ZBIERKA ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2015

Vyhlásené: 20.10.2015 Vyhlásená verzia v Zbierke zákonov Slovenskej republiky

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

259

ZÁKON

z 22. septembra 2015,

ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony

Národná rada Slovenskej republiky sa uzniesla na tomto zákone:

Čl. I

Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 433/2010 Z. z., zákona č. 547/2010 Z. z., zákona č. 393/2011 Z. z., zákona č. 547/2011 Z. z., zákona č. 352/2013 Z. z., zákona č. 402/2013 Z. z., zákona č. 432/2013 Z. z. a zákona č. 152/2014 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. Slová "Európske spoločenstvo" vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovami "Európska únia" v príslušnom tvare.
2. Slová "internetová stránka" vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovami "webové sídlo" v príslušnom tvare a slová "svojej internetovej stránke" vo všetkých tvaroch sa nahrádzajú slovami "svojom webovom sídle" v príslušnom tvare.
3. V § 6 ods. 1 písm. a) sa na konci pripájajú tieto slová: "alebo by mohli oslniť vodiča koľajového vozidla,".
4. V § 6 ods. 2 sa na konci pripája táto veta: "Vysádzať a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre možno v ochrannom pásme dráhy len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy.".
5. V § 16 ods. 3 sa za prvú vetu vkladá nová druhá veta, ktorá znie: "Podkladom na overenie a schválenie spôsobilosti určeného technického zariadenia, ktoré nie je určeným výrobkom,[8]) je posúdenie jeho technickej dokumentácie.".
6. V § 20 sa vypúšťa odsek 5.
7. § 21 vrátane poznámky pod čiarou k odkazu 10 sa vypúšťa.
8. Nadpis § 22 znie: "Schvaľovanie typov električiek, trolejbusov a koľajových vozidiel pre špeciálne dráhy".
9. V § 22 ods. 1 sa na začiatok vkladá nová prvá veta, ktorá znie: "Na trh a do prevádzky na dráhach možno uvádzať električky, trolejbusy a koľajové vozidlá pre špeciálne dráhy schváleného typu.".
10. V § 24 ods. 1 sa za slovo "typu" vkladajú slová "alebo povoleného typu" a vypúšťajú sa slová "§ 21 ods. 8 alebo".
11. V § 24 ods. 2 sa za slovo "typu" vkladajú slová "alebo povoleného typu".
12. V § 24 odsek 3 znie:

"(3) Schvaľovací orgán alebo bezpečnostný orgán môže pri výskyte poruchy na vozidle schváleného typu alebo na vozidle povoleného typu určiť vykonanie mimoriadnej technickej kontroly dráhového vozidla v potrebnom rozsahu.".

13. V § 29 ods. 8 písm. b) sa za slová "prevádzkovateľa dráhy" vkladajú slová "alebo nedodržiava podmienky uvedené v povolení".

14. V § 30 ods. 5 sa za slová "v obvode dráhy," vkladajú slová "obťažuje iné osoby mimoriadne znečisteným odevom alebo im môže byť z iných dôvodov na ťarchu,".

15. Za § 30 sa vkladá § 30a, ktorý vrátane nadpisu znie:

"§ 30a
Povinnosti osoby vykonávajúcej činnosti dôležité z hľadiska bezpečnosti

Osoba vykonávajúca činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, je povinná

a) vykonávať tieto činnosti v súlade s pravidlami prevádzkovania dráhy podľa tohto zákona, vykonávacími predpismi, predpismi upravujúcimi dopravu na dráhe a s prevádzkovými predpismi tak, aby bola zabezpečená ochrana života a zdravia ľudí a zvierat, ochrana majetku, ochrana životného prostredia a bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe,

b) zdržať sa počas vykonávania týchto činností požitia alkoholu, inej návykovej látky[10]) alebo lieku, ktorý môže znížiť schopnosť vykonávať takúto činnosť,

c) zdržať sa vykonávania týchto činností v takom čase po požití alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku, ktorý môže znížiť schopnosť vykonávať takúto činnosť, keď sa alkohol, iná návyková látka alebo liek ešte môžu nachádzať v jeho organizme.".

Poznámka pod čiarou k odkazu 10 znie:

"10) § 130 ods. 5 Trestného zákona.
§ 4 ods. 1 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 219/1996 Z. z. o ochrane pred zneužívaním alkoholických nápojov a o zriaďovaní a prevádzke protialkoholických záchytných izieb.".

16. V § 33 sa za odsek 2 vkladá nový odsek 3, ktorý znie:

"(3) Lekár posudzujúci zdravotnú spôsobilosť osôb, ktoré vykonávajú pracovné činnosti na dráhe, vydáva lekársky posudok o zdravotnej spôsobilosti, ktorého vzor je uvedený v osobitnom predpise.[31ab]) Psychológ posudzujúci psychickú spôsobilosť osôb, ktoré vykonávajú pracovné činnosti na dráhe, vydáva posudok o psychickej spôsobilosti, ktorého vzor je uvedený v osobitnom predpise.[31ab]) V lekárskom posudku o zdravotnej spôsobilosti a v posudku o psychickej spôsobilosti sa o posudzovanej osobe uvádzajú osobné údaje v rozsahu meno a priezvisko, rodné číslo a adresa trvalého pobytu.".

Doterajšie odseky 3 až 5 sa označujú ako odseky 4 až 6.

17. V § 34 ods. 1 sa na konci bodka nahrádza čiarkou a pripájajú sa tieto slová: "ktorej súčasti sú uvedené v prílohe č. 12a." a vypúšťa sa odkaz 11 vrátane poznámky pod čiarou.

18. V § 34 ods. 4 tretej vete sa za slová "poistenie a" vkladá slovo "povinného".

19. V § 34 ods. 5 písm. b) sa na konci spojka "a" nahrádza čiarkou.

20. V § 34 sa odsek 5 dopĺňa písmenom d), ktoré znie:

"d) zostavuje a vedie register svojho majetku a majetku, ktorý spravuje a ktorý sa použije na posúdenie finančných prostriedkov potrebných na jeho opravu alebo na jeho nahradenie; prílohou tohto registra sú aj údaje o výdavkoch na modernizáciu a obnovu železničnej infraštruktúry.".

21. V § 36 ods. 1 sa na konci pripája táto veta: "Manažér infraštruktúry sprístupní žiadateľom o kapacitu infraštruktúry informácie o podnikateľskom pláne, ktoré sa týkajú podmienok

prístupu k železničnej infraštruktúre, jej využívania, poskytovania a rozvoja a umožní žiadateľom o kapacitu infraštruktúry pred schválením podnikateľského plánu vyjadriť sa k jeho obsahu.".

22. § 36 sa dopĺňa odsekom 6, ktorý znie:

"(6) Manažér infraštruktúry zosúladí svoj podnikateľský plán s ustanoveniami zmluvy podľa § 56 ods. 3.".

23. V § 37 ods. 1 sa za slovo "zverejniť" vkladajú slová "v štátnom jazyku a v anglickom jazyku na svojom webovom sídle a spoločnom webovom sídle manažérov infraštruktúry zriadenom v rámci ich spolupráce".

24. V § 37 ods. 2 prvej vete sa slová "železničných službách poskytovaných železničným podnikom" nahrádzajú slovami "podmienkach prístupu k servisným zariadeniam spojeným so železničnou sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie webové sídlo, na ktorom sú tieto informácie bezplatne dostupné" a v druhej vete na konci sa pripájajú tieto slová: "časti A".

25. V § 38 ods. 3 sa slová "terminály a prístavy" nahrádzajú slovami "železničnú infraštruktúru, ktorá spája vnútrozemské prístavy a servisné zariadenia uvedené v prílohe č. 13 časti B druhom bode, a železničnú infraštruktúru".

26. V § 39 ods. 5 prvá veta znie: "Regulačný orgán si do jedného mesiaca od prijatia žiadosti vyžiada potrebné informácie a údaje na účel analýzy podľa odseku 4 a zmluvné strany zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme a manažér infraštruktúry sú povinní tieto informácie a údaje poskytnúť.".

27. V § 39 ods. 5 druhej vete sa slová "odseku 4" nahrádzajú slovami "odseku 3", v tretej vete sa slová "dvoch mesiacov" nahrádzajú slovami "šiestich týždňov" a slová "odseku 4" sa nahrádzajú slovami "odseku 3".

28. V § 41 ods. 2 sa na konci pripája táto veta: "Manažér infraštruktúry poskytuje regulačnému orgánu informácie o postupoch prideľovania kapacity infraštruktúry a informácie zo systémov prideľovania kapacity infraštruktúry.".

29. V § 42 ods. 1 sa na konci pripája táto veta: "Žiadateľ, ktorý nie je železničným podnikom, môže splnomocniť železničný podnik na uzavretie zmluvy s manažérom infraštruktúry o prístupe na železničnú infraštruktúru do termínu určeného v podmienkach používania siete.".

30. V § 42 sa vypúšťa odsek 4.

Doterajšie odseky 5 až 9 sa označujú ako odseky 4 až 8.

31. V § 44 ods. 10 sa slovo "majú" nahrádza slovami "je potrebné zachovať".

32. § 44 sa dopĺňa odsekom 11, ktorý znie:

"(11) Cestovný poriadok obsahuje údaje o všetkých plánovaných pohyboch vlakov, ktoré sa uskutočňujú na príslušnej železničnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti.".

33. V § 45 ods. 1 sa za prvú vetu vkladajú nové vety, ktoré znejú: "Na účely rokovania manažér infraštruktúry v primeranom čase bezplatne poskytuje žiadateľom o kapacitu infraštruktúry písomne alebo elektronicky informácie o požadovaných vlakových trasách a o vlakových trasách predbežne pridelených na tých istých tratiach, o alternatívnych vlakových trasách a o kritériách prideľovania kapacity infraštruktúry. Informáciu o totožnosti ostatných žiadateľov manažér infraštruktúry poskytuje len s ich predchádzajúcim súhlasom.".

34. V § 45 ods. 2 sa slová "pre jednotlivé železničné trate" nahrádzajú slovami "na zabezpečenie dopravnej obslužnosti na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme".

35. V § 46 ods. 6 sa na konci pripája táto veta: "Ak napriek výzve manažéra infraštruktúry používateľ železničnej siete využíva naďalej vlakovú trasu pod limitom určeným v podmienkach používania železničnej siete, manažér infraštruktúry mu túto vlakovú trasu môže odobrať.".

36. V nadpise § 50 sa vypúšťa slovo "plánovanej".

37. V § 50 ods. 3 sa na konci bodka nahrádza čiarkou a pripájajú sa tieto slová: "pričom o nedostupnosti kapacity infraštruktúry informuje zainteresované strany bezodkladne.".

38. § 52 vrátane nadpisu nad paragrafom znie:

"Regulačný orgán

§ 52

(1) Regulačný orgán kontroluje dodržiavanie transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu žiadateľov na železničnú sieť a prideľovania kapacity infraštruktúry, najmä, či podmienky používania železničnej siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry možnosti, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov.

(2) Regulačný orgán monitoruje hospodársku súťaž na železničných trhoch a preskúmava prístup a obmedzenia prístupu na železničnú infraštruktúru, k servisným zariadeniam a službám v nich poskytovaných a na tento účel môže požadovať informácie a údaje od manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľa servisného zariadenia a od železničných podnikov.

(3) Regulačný orgán je povinný zaoberať sa podnetmi a sťažnosťami na nespravodlivé a diskriminačné rozhodovanie a činnosť manažéra infraštruktúry alebo prevádzkovateľa servisného zariadenia, ktoré sa týkajú

a) podmienok používania železničnej siete a kritérií uvedených v týchto podmienkach,

b) prideľovacieho procesu pri poskytovaní kapacity infraštruktúry,

c) prístupu k železničnej infraštruktúre, k servisným zariadeniam a k železničným službám s tým spojených,

d) uplatňovania úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, servisných zariadení a železničných služieb s tým spojených.

(4) Podnet alebo žiadosť podľa odseku 3 môže podať každý žiadateľ o prístup k železničnej infraštruktúre alebo tretia osoba, ak sa domnieva, že sa s ňou zaobchádzalo nespravodlivo, že bola predmetom diskriminácie alebo že bola poškodená. Regulačný orgán je oprávnený vo veciach uvedených v odseku 3 začať konanie aj z vlastného podnetu.

(5) Na účely konaní podľa odsekov 3 a 4 je regulačný orgán oprávnený požadovať od manažéra infraštruktúry, od železničných podnikov, od poskytovateľov služieb a od iných zainteresovaných osôb informácie a údaje potrebné na prešetrenie podaných sťažností a podnetov a na začatie konania. Požadované informácie a údaje sú požiadané osoby povinné poskytnúť najneskôr do jedného mesiaca; regulačný orgán môže výnimočne povoliť predĺženie lehoty o dva týždne. Za bezdôvodné odopretie informácií alebo údajov môže regulačný orgán uložiť poriadkovú pokutu do 3 000 eur. Ak ide o medzinárodnú železničnú dopravu, regulačný orgán si vyžiada potrebné informácie od manažéra infraštruktúry a regulačných orgánov členských štátov, ktorých územím prechádza medzinárodná vlaková trasa, a ak je to potrebné, aj od Európskej komisie; manažér infraštruktúry je povinný bezodkladne poskytnúť požadované informácie.

(6) Regulačný orgán musí rozhodnúť o sťažnostiach a prijať nápravné opatrenia do šiestich týždňov odo dňa začatia konania. Ak boli v konaní vyžiadané

doplňujúce podklady, lehota plynie odo dňa, keď boli doručené doplňujúce podklady. Nápravnými opatreniami sú uloženie povinnosti zdržať sa nespravodlivého a diskriminačného správania a uloženie povinnosti odstrániť protiprávny stav.

(7) Ak ide o podnety na preskúmanie odmietnutia žiadosti prideliť kapacitu infraštruktúry alebo podmienok ponuky kapacity manažéra infraštruktúry, regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo že sa vyžaduje toto rozhodnutie zmeniť podľa pokynu, ktorý zároveň vydá.

(8) Regulačný orgán zverejňuje rozhodnutie po nadobudnutí jeho právoplatnosti na svojom webovom sídle.

(9) Regulačný orgán musí byť pri rozhodovaní organizačne, finančne a právne nezávislý od manažéra infraštruktúry, od železničných podnikov a od objednávateľov dopravných služieb.".

39. V § 53 ods. 1 písm. a) sa slová "traťového prístupu k servisným zariadeniam" nahrádzajú slovami "prístupu k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia" a na konci sa pripájajú tieto slová: "ako aj úhrady za prístup a služby v servisných zariadeniach podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu, ktorých jediným prevádzkovateľom je manažér infraštruktúry,".

40. V § 53 ods. 1 písm. b) sa za slovo "infraštruktúry" vkladajú slová "a servisných zariadení, ktorých jediným prevádzkovateľom je manažér infraštruktúry".

41. V § 53 ods. 1 písm. c) sa slová "písmena a)" nahrádzajú slovami "písmen a) a b)".

42. V § 53 sa odsek 1 dopĺňa písmenom f), ktoré znie:

"f) vykonáva u manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľa servisného zariadenia alebo v železničnom podniku kontrolu dodržania oddelených účtov; na vykonanie tejto kontroly si môže vyžiadať účtovné informácie podľa prílohy č. 13b.".

43. § 54 vrátane nadpisu znie:

"§ 54
Podmienky prístupu k službám

(1) Železničné podniky majú za úhradu nárok na minimálny prístupový balík podľa prílohy č. 13 časti B prvého bodu. Poskytovanie týchto železničných služieb musí manažér infraštruktúry zabezpečovať všetkým užívateľom železničnej infraštruktúry nediskriminačným spôsobom.

(2) Železničné podniky majú za úhradu nárok na prístup vrátane traťového prístupu k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach. Prístup k zariadeniam a k službám musí prevádzkovateľ servisného zariadenia zabezpečovať nediskriminačným spôsobom.

(3) Servisným zariadením je zariadenie vrátane pozemku, budovy a vybavenia, ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej služby alebo viacerých služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B druhom až štvrtom bode.

(4) Prevádzkovateľom servisného zariadenia je podnikateľ, ktorý spravuje jedno servisné zariadenie alebo viac servisných zariadení alebo poskytuje železničným podnikom jednu službu alebo viac služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B druhom až štvrtom bode.

(5) Ak je prevádzkovateľ servisného zariadenia podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu písm. a) až d), g) a i) priamo kontrolovaný alebo nepriamo kontrolovaný železničným podnikom, ktorý je tiež aktívny a má dominantné postavenie na vnútroštátnych trhoch so službami železničnej dopravy, musí byť od neho organizačne a rozhodovacími právomocami nezávislý, pričom musí mať pre všetky servisné zariadenia podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu oddelené účty vrátane súvah a výkazov zisku a strát. Táto nezávislosť sa môže dosiahnuť zriadením organizačne oddelených divízií v rámci toho istého subjektu.

(6) Žiadosti železničných podnikov o prístup k servisnému zariadeniu podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu a o poskytovanie služieb v tomto zariadení vybavuje prevádzkovateľ servisného zariadenia v lehote, ktorá nepresiahne 30 dní, ak regulačný orgán neurčí dlhšiu lehotu. Žiadosti môže zamietnuť, ak na trhu železničnej dopravy existuje reálna alternatíva, ktorá železničnému podniku umožňuje prevádzkovať železničnú dopravu na tých istých trasách alebo alternatívnych trasách v hospodársky prijateľných podmienkach. Prevádzkovateľovi servisného zariadenia sa tým neukladá povinnosť investovať do zdrojov alebo zariadení s cieľom rozšíriť kapacitu servisného zariadenia, a tak vyhovieť všetkým žiadostiam železničných podnikov.

(7) Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedený v odseku 5 zamietne žiadosť o prístup k servisnému zariadeniu alebo o poskytovanie služieb v tomto zariadení, musí rozhodnutie o zamietnutí písomne zdôvodniť a uviesť reálnu alternatívu, ak je dostupná.

(8) Reálnou alternatívou je prístup k inému servisnému zariadeniu alebo zabezpečenie služby poskytovanej servisným zariadením iným spôsobom, ktoré sú pre železničný podnik hospodársky prijateľné a umožňujú mu prevádzkovať železničnú dopravu.

(9) Alternatívnou trasou je iná trasa medzi rovnakou východiskovou stanicou a stanicou určenia vtedy, ak sú tieto dve trasy z hľadiska prevádzky železničnej dopravy železničným podnikom vzájomne nahraditeľné.

(10) Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia zistí medzi žiadosťami rozpory týkajúce sa prístupu k servisnému zariadeniu a k poskytovaniu služieb v tomto zariadení, pokúsi sa ich vyriešiť rokovaním so žiadateľmi tak, aby vyhovel všetkým ich oprávneným požiadavkám. Ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nemožno vyhovieť všetkým požiadavkám o kapacitu servisného zariadenia, žiadateľ môže podať sťažnosť na regulačný orgán, ktorý ju prešetrí, a ak je sťažnosť oprávnená, rozhodne o primeraných opatreniach s cieľom zabezpečiť, aby sa primeraná časť kapacity poskytla uvedenému žiadateľovi. Regulačný orgán zohľadní aj oprávnené potreby prevádzkovateľa servisného zariadenia podľa odseku 5 na používanie servisného zariadenia.

(11) Ak sa servisné zariadenie podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu nepoužíva najmenej dva po sebe nasledujúce roky a železničné podniky majú oprávnený záujem o prístup k nemu, vlastník servisného zariadenia ponúkne prevádzku zariadenia na prenájom alebo lízing, ak je prevádzkyschopné.

(12) Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia ponúka aj niektoré z doplnkových služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B treťom bode, poskytne ich na požiadanie každému železničnému podniku nediskriminačným spôsobom.

(13) Železničné podniky môžu požadovať od prevádzkovateľa servisného zariadenia poskytovanie vedľajších služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B štvrtom bode. Prevádzkovateľ servisného zariadenia nie je povinný takéto služby poskytovať. Ak tieto

služby prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytuje, musí ich poskytovať železničným podnikom nediskriminačným spôsobom.".

44. V § 55 ods. 1 sa za slová "železničnej infraštruktúry" vkladajú slová "a servisných zariadení".

45. V § 55 odsek 2 znie:

"(2) Účelom úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam je prispieť manažérovi infraštruktúry na pokrytie časti nákladov na prevádzku železničnej infraštruktúry a servisných zariadení. Príjmy manažéra infraštruktúry z výnosu úhrad za minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam a k službám a z úhrad za doplnkové služby a za vedľajšie služby podľa prílohy č. 13 časti B spolu s hospodárskym výsledkom z iných obchodných činností súvisiacich s používaním železničnej siete a s úhradou z verejného rozpočtu podľa zmluvy manažéra infraštruktúry s vlastníkom železničnej infraštruktúry a servisných zariadení (ďalej len "vlastník železničnej infraštruktúry") sú v priebehu roka v rovnováhe s výdavkami na prevádzku železničnej infraštruktúry a servisných zariadení.".

46. V § 55 ods. 5 sa na konci pripája táto veta: "Úhradu za prístup k servisným zariadeniam platia železničné podniky prevádzkovateľovi servisného zariadenia v lehotách a spôsobom dohodnutých v zmluve.".

47. V § 56 ods. 1 prvej vete sa za slová "železničnej infraštruktúry" vkladajú slová "a servisných zariadení".

48. V § 56 odsek 2 znie:

"(2) Manažér infraštruktúry musí byť pri zachovaní požiadaviek na bezpečnosť a údržbu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení a na zvyšovanie kvality poskytovaných služieb motivovaný na znižovaní nákladov spojených s poskytovaním kapacity železničnej infraštruktúry a servisných zariadení podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu pri dodržaní úrovne úhrad za používanie železničnej infraštruktúry a týchto servisných zariadení. Na tento účel sa mu môžu poskytnúť na obdobie najmenej piatich rokov a najviac 15 rokov na základe zmluvy s vlastníkom železničnej infraštruktúry finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu, alebo regulačný orgán zavedie na základe analýzy možného zníženia nákladov vhodné regulačné opatrenia s určením primeraných oprávnení manažéra infraštruktúry.".

49. V § 56 sa za odsek 2 vkladajú nové odseky 3 a 4, ktoré znejú:

"(3) Zmluva s vlastníkom železničnej infraštruktúry má písomnú formu a obsahuje najmä

a) vymedzenie predmetu zmluvy a rozsahu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení,

b) podmienky prevádzkovania železničnej infraštruktúry a servisných zariadení vrátane údržby a obnovy železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, ktoré sú už v prevádzke,

c) výšku úhrady podľa odseku 6, spôsob a podmienky jej poskytnutia a použitia,

d) výšku ostatných finančných prostriedkov na zabezpečenie prevádzky, údržby a obnovy železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na vykonávanie nedokončenej údržby a obnovy, na zabezpečenie plnenia povinností vyplývajúcich manažérovi infraštruktúry zo všeobecne záväzných právnych predpisov,

e) ciele zamerané na používateľa železničnej infraštruktúry a kritériá kvality vzťahujúce sa na výkon vlaku, najmä pokiaľ ide o traťovú rýchlosť a spoľahlivosť, spokojnosť zákazníka, kapacitu železničnej siete, správu aktív, rozsah činností, úroveň bezpečnosti a ochranu životného prostredia,

f) rozsah nedokončenej údržby a aktíva, ktoré sa postupne vyradia z používania,

g) povinnosti manažéra infraštruktúry v súvislosti s predkladaním správ, a to z hľadiska ich obsahu a pravidelnosti ich predkladania vlastníkovi železničnej infraštruktúry,

h) obdobie platnosti zmluvy, ktoré musí byť minimálne päť rokov,

i) regulačný rámec a princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry a servisných zariadení,

j) pravidlá riešenia situácií, v ktorých dôjde k vážnym poruchám v prevádzke železničnej infraštruktúry, a núdzových situácií vrátane havarijných plánov a predčasného ukončenia zmluvy a informovania používateľov,

k) nápravné opatrenia pri porušení zmluvných podmienok alebo pri vzniku výnimočných okolností, ktoré ovplyvňujú dostupnosť verejného financovania, vrátane podmienok a postupov opätovného rokovania o zmluvných podmienkach alebo o predčasnom ukončení zmluvy.

(4) Vlastník železničnej infraštruktúry poskytne žiadateľom informácie o obsahu zmluvy a umožní im vyjadriť sa k nej pred jej podpísaním. Zmluvu vlastník infraštruktúry a manažér infraštruktúry zverejnia na svojom webovom sídle najneskôr jeden mesiac po jej uzatvorení.".

Doterajšie odseky 3 a 4 sa označujú ako odseky 5 a 6.

50. V § 56 ods. 5 sa slovo "dotácie" nahrádza slovami "finančných prostriedkov poskytnutých".

51. V § 56 odsek 6 znie:

"(6) Vlastník železničnej infraštruktúry uhrádza manažérovi infraštruktúry časť ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad regulačným orgánom, a to vo výške, ktorá nie je krytá úhradami za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad, a ziskom z iných obchodných činností súvisiacich s používaním železničnej siete.".

52. § 57 vrátane nadpisu nad paragrafom znie:

"Princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry

§ 57

(1) Návrh systému úhrad musí manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia odôvodniť a vypracovať v súlade s regulačným rámcom podľa § 53 ods. 1 písm. b), s podmienkami používania železničnej siete podľa § 37 a s rozsahom poskytovania služieb podľa prílohy č. 13 časti B. Manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia sú povinní poskytnúť železničným podnikom všetky potrebné informácie o jednotlivých úhradách a cenách za služby poskytované podľa prílohy č. 13 časti B.

(2) Úhrady za minimálny prístupový balík podľa prílohy č. 13 a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia a za prístup k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu, ktorých jediným prevádzkovateľom je manažér infraštruktúry, navrhne manažér infraštruktúry na základe variabilných nákladov, ktoré mu vznikli priamo prevádzkou vlaku na železničnej infraštruktúre. Úhrada za prístup k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu a za poskytovanie služieb v týchto zariadeniach nesmie presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku. Ak doplnkové služby alebo vedľajšie služby podľa prílohy č. 13 ponúka len jeden poskytovateľ, cena za ich poskytovanie nesmie presiahnuť náklady potrebné na ich zabezpečenie spolu s primeraným ziskom a musí sa vypočítať na základe skutočnej úrovne využívania

týchto služieb. Prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytujúceho služby podľa prílohy č. 13 časti B druhého až štvrtého bodu poskytne manažérovi infraštruktúry informácie o úhradách alebo uvedie adresu webového sídla, na ktorej sú takéto informácie bezplatne dostupné.

(3) Primeraným ziskom je miera návratnosti vlastného kapitálu, ktorá zohľadňuje riziko vrátane rizika spojeného s príjmami alebo neprítomnosť rizika pre prevádzkovateľa servisného zariadenia a je v súlade s priemernou mierou daného sektora v posledných troch rokoch.

(4) Úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre môže zohľadňovať aj nedostatok kapacity vymedzeného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia infraštruktúry podľa § 46.

(5) Úhrada za používanie železničnej infraštruktúry môže zohľadňovať aj environmentálne náklady, ktoré musia byť odstupňované podľa výšky škôd spôsobených prevádzkou vlakov a nákladov, ktoré manažér infraštruktúry vynaložil na ich odstránenie. Zohľadnenie environmentálnych nákladov v úhrade je však prípustné len vtedy, keď sa také spoplatnenie uplatňuje na porovnateľnej úrovni v cestnej nákladnej doprave.

(6) Ak bola zavedená porovnateľná úroveň spoplatňovania environmentálnych nákladov v železničnej doprave a v cestnej nákladnej doprave a environmentálne náklady boli zahrnuté do úhrady, aj výnos tejto časti úhrady je príjmom manažéra infraštruktúry.

(7) Aby sa zabránilo nežiadúcim neprimeraným výkyvom v jednotlivých spoplatnených obdobiach, regulačný orgán môže na návrh manažéra infraštruktúry spriemerovať úhrady podľa odsekov 4 až 6 za dlhšie obdobie. Spriemerovaná úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre aj vtedy musí zodpovedať najviac nákladom zahrnutým do spoplatňovania.

(8) Regulačný orgán je povinný vo svojej registratúre[15a]) uchovávať informácie a údaje potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj spoplatňovania environmentálnych nákladov a jeho použitie; tieto informácie a údaje poskytne Európskej komisii na jej žiadosť.

(9) Úhrada sa môže vyberať aj za využitie kapacity použitej na účely údržby železničnej infraštruktúry. Taká úhrada nesmie presiahnuť čistú stratu na výnosoch, ktorá vznikne manažérovi infraštruktúry z dôvodu údržby železničnej infraštruktúry.".

Poznámka pod čiarou k odkazu 15a znie:

"15a) § 16 až 17 zákona č. 395/2002 Z. z. o archívoch a registratúrach a o doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.".

53. V § 58 ods. 1 sa slová "medzinárodnej nákladnej" nahrádzajú slovom "železničnej".

54. V § 58 sa za odsek 2 vkladajú nové odseky 3 až 5, ktoré znejú:

"(3) Na účely zvýšenia úhrady podľa odseku 1 manažér infraštruktúry zohľadní najmä tieto dvojice segmentov trhu:

a) služby osobnej dopravy a služby nákladnej dopravy,

b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar a iné nákladné vlaky,

c) vnútroštátne dopravné služby a medzinárodné dopravné služby,

d) kombinovanú dopravu a priame vlaky,

e) služby mestskej osobnej dopravy alebo regionálnej osobnej dopravy a služby medzimestskej osobnej dopravy,

f) ucelené vlaky a vlaky zostavené z jednotlivých vozňov,

g) pravidelné služby vlakovej dopravy a príležitostné služby vlakovej dopravy.

(4) Manažér infraštruktúry zverejní v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37 zoznam segmentov trhu a preskúma ho aspoň raz za päť rokov. Manažér infraštruktúry zohľadní najmä služby nákladnej dopravy, služby osobnej dopravy vykonávanej v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a iné služby osobnej dopravy. Manažér infraštruktúry môže rozlišovať segmenty trhu aj podľa prepravovanej komodity alebo cestujúcich. Regulačný orgán vykoná kontrolu tohto zoznamu.

(5) Pre nákladnú dopravu z tretieho štátu a do tretieho štátu, ktorá sa vykonáva na železničnej sieti s iným rozchodom koľaje, ako normálny rozchod koľaje, môžu manažéri infraštruktúry určiť vyššie úhrady s cieľom zabezpečiť úplnú návratnosť vynaložených nákladov.".

Doterajšie odseky 3 až 5 sa označujú ako odseky 6 až 8.

55. V § 58 ods. 6 sa slová "26. február 1986" nahrádzajú slovami "roku 1988".

56. V § 58 ods. 8 sa slovo "vopred" nahrádza slovami "pred konečným termínom na zverejnenie podmienok používania siete podľa § 37 ods. 1".

57. V § 59 ods. 2 sa za slovo "systému" vkladajú slová "uvedené v prílohe č. 13a".

58. V § 59 ods. 3 sa slová "železničný podnik" nahrádzajú slovom "žiadateľ" a slová "železničné podniky" sa nahrádzajú slovom "žiadatelia".

59. V § 59 sa za odsek 3 vkladá nový odsek 4, ktorý znie:

"(4) Uplatnenie rezervačnej ceny voči žiadateľovi, ktorému bola pridelená vlaková trasa, je povinné, ak pravidelne nevyužíva pridelené trasy alebo ich časti. Manažér infraštruktúry zverejní v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37 kritériá, na základe ktorých sa určí, čo sa považuje za takéto nevyužívanie pridelených trás alebo ich častí. Tieto kritériá podliehajú kontrole regulačného orgánu.".

Doterajší odsek 4 sa označuje ako odsek 5.

60. V § 60 ods. 3 sa na konci bodka nahrádza čiarkou a pripájajú sa tieto slová: "a to nediskriminačným spôsobom pre všetky železničné podniky.".

61. Za § 61 sa vkladá § 61a, ktorý vrátane nadpisu znie:

"§ 61a

Spolupráca v oblasti systémov spoplatňovania na viacerých železničných sieťach

Manažér infraštruktúry spolupracuje s manažérmi infraštruktúry iných železničných sietí pri uplatňovaní efektívnych režimov spoplatňovania a dosiahnutia optimálnej konkurencieschopnosti medzinárodnej železničnej dopravy a zabezpečení efektívneho využívania železničnej siete. Manažéri infraštruktúry sa združujú v záujme koordinácie spoplatňovania alebo v záujme spoplatňovania prevádzky služieb železničnej dopravy, ktoré zasahujú do niekoľkých železničných sietí. Na tieto účely môžu zaviesť primerané postupy.".

62. V § 76 sa za odsek 9 vkladá nový odsek 10, ktorý znie:

"(10) Ak bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ železničného vozidla nespĺňa podmienky určené v povolení na uvedenie železničného vozidla do prevádzky, začne konanie o zrušení

povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky, pri ktorom použije postup revízie bezpečnostných osvedčení podľa § 86 ods. 11 alebo postup revízie bezpečnostných povolení podľa § 87 ods. 6. V rozhodnutí o zrušení povolenia sa musí uviesť dôvod zrušenia.".

Doterajší odsek 10 sa označuje ako odsek 11.

63. V § 77 odsek 2 znie:

"(2) Bezpečnostný orgán posúdi technickú kompatibilitu podľa odseku 1 písm. b) druhého bodu.".

64. V § 77 ods. 8 uvádzacej vete sa slová "V dodatočnom povoľovaní" nahrádzajú slovami "Pri povoľovaní podľa odseku 1 písm. b) a v dodatočnom povoľovaní".

65. V § 78 ods. 3 sa vypúšťajú slová "s povolením podľa § 76 ods. 10 alebo".

66. V § 78 odsek 5 znie:

"(5) Bezpečnostný orgán posúdi technickú kompatibilitu podľa odseku 4 písm. d).".

67. V § 78 ods. 9 uvádzacej vete sa slová "Pri dodatočnom povoľovaní" nahrádzajú slovami "Pri povoľovaní podľa odseku 1 a pri dodatočnom povoľovaní".

68. V § 78 ods. 10 celom texte sa číslo "4" nahrádza číslom "9".

69. Za § 78 sa vkladá § 78a, ktorý vrátane nadpisu znie:

"§ 78a
Povolenie typu železničného vozidla

(1) Bezpečnostný orgán môže udeliť povolenie typu železničného vozidla. Ak bezpečnostný orgán udelí povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky, zároveň udelí povolenie typu železničného vozidla.

(2) Železničnému vozidlu, ktoré je zhodné s typom, ktorému už bezpečnostný orgán udelil povolenie typu železničného vozidla, udelí povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky na základe predloženia vyhlásenia o zhode s povoleným typom železničného vozidla bez ďalších kontrol. Zhodu železničného vozidla s povoleným typom železničného vozidla vyhlasuje výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v členskom štáte, a ak ide o železničné vozidlo z tretieho štátu, jeho dovozca.

(3) Ak sa zmenili príslušné technické špecifikácie interoperability alebo technické a bezpečnostné predpisy, na základe ktorých bol povolený typ železničného vozidla, bezpečnostný orgán určí, či povolenie typu železničného vozidla zostane v platnosti, alebo je potrebné nové povolenie typu železničného vozidla. Ak určí, že je potrebné nové povolenie typu železničného vozidla, predmetom kontroly sú len kritériá vyplývajúce zo zmenených predpisov. Obnovenie povolenia typu železničného vozidla nemá vplyv na povolenia, ktoré sa železničným vozidlám už udelili na základe predchádzajúcich povolených typov železničného vozidla.

(4) Ak žiadateľ požiadal o povolenie typu železničného vozidla súčasne aj v inom členskom štáte, bezpečnostný orgán v záujme zjednodušenia postupu a minimalizovania administratívnej činnosti spolupracuje s bezpečnostným orgánom členského štátu, v ktorom žiadateľ požiadal o udelenie povolenia typu železničného vozidla.

(5) Povolenia typov železničných vozidiel sa registrujú v Európskom registri povolených typov železničného vozidla. Bezpečnostný orgán informuje Európsku železničnú agentúru o udelení, zmene, pozastavení a zrušení povolenia typu železničného vozidla.".

70. V § 102 ods. 1 písm. q) prvom bode sa za slová "lanových dráh" vkladajú slová "a prevádzkovateľov určených technických zariadení".

71. V § 102 ods. 1 písm. r) sa vypúšťajú slová "vo vestníku ministerstva a".

72. V § 102 ods. 1 písmeno s) znie:

"s) je schvaľovacím orgánom na schvaľovanie typov električiek, trolejbusov a koľajových vozidiel pre špeciálne dráhy,".

73. V § 102 ods. 1 písm. x) sa vypúšťajú slová "56 a".

74. V § 102 ods. 1 písmeno y) znie:

"y) poskytuje manažérovi infraštruktúry úhrady v súlade so zmluvou uzatvorenou podľa § 56 ods. 3, a to maximálne do výšky limitov výdavkov rozpočtovaných ministerstvom na príslušný rozpočtový rok,".

75. V § 102 sa odsek 1 dopĺňa písmenom ah), ktoré znie:

"ah) rozhoduje na návrh prevádzkovateľa dráhy o názvoch staníc a zastávok a o ich zmenách okrem názvov zastávok mestských dráh.".

76. V § 103 ods. 2 sa vypúšťa písmeno b).

Doterajšie písmená c) až r) sa označujú ako písmená b) až q).

77. V § 103 ods. 2 písm. c) sa slová "a poveruje touto činnosťou právnickú osobu" nahrádzajú slovami "lanových dráh".

78. V § 103 ods. 2 písm. d) sa slová "a poveruje touto činnosťou právnickú osobu" nahrádzajú slovami "na lanových dráhach".

79. V § 103 ods. 2 písm. f) sa vypúšťajú slová "a poveruje overovaním právnickú osobu".

80. V § 103 ods. 2 písmeno i) znie:

"i) poveruje právnické osoby

1. posudzovaním technickej dokumentácie a overovaním a schvaľovaním spôsobilosti určených technických zariadení okrem určených technických zariadení lanových dráh,
2. overovaním splnenia požiadaviek na vykonávanie určených činností okrem určených činností na zariadeniach lanových dráh,
3. vzdelávaním a overovaním odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach,
4. vzdelávaním a overovaním odbornej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľov lanových dráh a dráhových podnikov a iných osôb zúčastnených na prevádzke lanových dráh, a to po splnení podmienok uvedených v osobitnom predpise,[31ab])".

81. V § 103 ods. 2 sa za písmeno i) vkladá nové písmeno j), ktoré znie:

"j) zverejňuje na svojom webovom sídle zoznam poverených právnických osôb podľa písmena i),".

Doterajšie písmená j) až q) sa označujú ako písmená k) až r).

82. V § 103 ods. 2 sa za písmeno o) vkladá nové písmeno p), ktoré znie:

"p) spolupracuje s regulačnými orgánmi členských štátov v oblasti svojej pôsobnosti,".

Doterajšie písmená p) až r) sa označujú ako písmená q) až s).

83. V § 103 ods. 2 písmeno q) znie:

"q) vydáva a odníma povolenia a dodatočné povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky a udeľuje povolenia typu železničného vozidla,".

84. V § 103 ods. 2 písm. s) sa slová "traťového prístupu k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B" nahrádzajú slovami "prístupu k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia".

85. V § 106 sa odsek 2 dopĺňa písmenom d), ktoré znie:

"d) prevádzkovatelia servisných zariadení dodržiavajú podmienky a plnia povinnosti podľa tohto zákona.".

86. V § 108 ods. 1 písm. d) sa vypúšťajú slová "nemá pri kontrole doklad o odbornej spôsobilosti pri sebe," a na konci sa pripájajú tieto slová: "alebo ak sa odmietne podrobiť dychovej skúške alebo lekárskemu vyšetreniu na zistenie, či nie je pod vplyvom takejto látky, hoci by také vyšetrenie nebolo spojené s nebezpečenstvom pre jeho zdravie".

87. V § 108 sa odsek 1 dopĺňa písmenami h) a i), ktoré znejú:

"h) ohrozí alebo naruší bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo ohrozí a naruší bezpečnosť alebo plynulosť dopravy na dráhe, alebo spôsobí nehodu porušením povinností podľa tohto zákona, a to ako osoba vykonávajúca činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe,

i) poruší povinnosť podľa tohto zákona ako osoba vykonávajúca činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe.".

88. V § 108 odseky 2 a 3 znejú:

"(2) Za priestupok podľa odseku 1

a) písm. a) a c) sa uloží pokuta od 100 eur do 1 000 eur,

b) písm. b) sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur,

c) písm. d) sa uloží pokuta od 100 eur do 1 000 eur a možno uložiť zákaz činnosti až na jeden rok, a ak vykonáva tieto činnosti pod vplyvom látky znižujúcej zmyslovú schopnosť alebo pohybovú schopnosť, alebo ak sa odmietne podrobiť dychovej skúške alebo lekárskemu vyšetreniu na zistenie, či nie je pod vplyvom takejto látky, zákaz činnosti až na dva roky,

d) písm. e) až g) sa uloží pokuta od 20 eur do 300 eur,

e) písm. h) sa uloží pokuta od 100 eur do 1 000 eur a možno uložiť zákaz činnosti až na tri roky, a ak nehodu spôsobil pod vplyvom alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku, ktorý znížil schopnosť vykonávať činnosť pri zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe, pokutu až do 5 000 eur a zákaz činnosti do piatich rokov,

f) písm. i) sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur a možno uložiť zákaz činnosti až na jeden rok.

(3) V blokovom konaní za priestupok podľa odseku 1

a) písm. a) až c), g) a i) sa uloží pokuta od 15 eur do 100 eur,

b) písm. d) a h) sa uloží pokuta od 20 eur do 300 eur,

c) písm. e) a f) sa uloží pokuta od 10 eur do 50 eur.".

89. V § 109 ods. 1 písm. b) sa na konci pripájajú tieto slová: "alebo v rozpore s ním".

90. V § 109 ods. 6 písm. b) a ods. 7 písm. b) sa za slovo "orgánu" vkladajú slová "alebo v rozpore s ním".

91. V § 109 sa za odsek 12 vkladá nový odsek 13, ktorý znie:

"(13) Regulačný orgán uloží pokutu od 10 000 eur do 40 000 eur prevádzkovateľovi servisného zariadenia, ktorý nedodrží podmienky alebo neplní povinnosti podľa tohto zákona.".

Doterajšie odseky 13 až 15 sa označujú ako odseky 14 až 16.

92. V § 109 ods. 14 a 15 sa číslo "12" nahrádza číslom "13".

93. Za § 112b sa vkladá § 112c, ktorý vrátane nadpisu znie:

"§ 112c
Prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 1. decembra 2015

(1) Konania o priestupkoch a iných správnych deliktoch začaté a neukončené do 30. novembra 2015 sa dokončia podľa predpisov účinných do 30. novembra 2015.

(2) Konania, ktoré začalo ministerstvo ako schvaľovací orgán podľa § 21 a ktoré neboli právoplatne skončené do 30. novembra 2015, dokončí ministerstvo podľa doterajších predpisov.

(3) Úhrady za prístup a používanie železničnej infraštruktúry a za služby poskytované v minimálnom prístupovom balíku a traťovom prístupe k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb podľa prílohy č. 13 časti B prvého a druhého bodu podľa § 53 sa určujú najneskôr od 1. januára 2019; dovtedy sa postupuje podľa doterajších predpisov.".

94. V prílohe č. 4 sa bod 2.3 dopĺňa podbodmi 2.3.3 a 2.3.4, ktoré znejú:

"2.3.3 Ak ide o úpravu subsystému, na ktorý sa už vzťahuje certifikát, notifikovaná osoba vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a nevyhnutne potrebné, teda posudzovanie sa musí vzťahovať iba na tie časti subsystému, ktoré sú zmenené, a na ich rozhrania s nezmenenými časťami subsystému.

2.3.4 Notifikovaná osoba, ktorá vykonáva overovanie subsystému, vypracuje súbor technickej dokumentácie v súlade s § 73 ods. 3 v rozsahu jej pôsobnosti.".

95. V prílohe č. 4 bode 2.4 úvodnej vete sa za slovo "overení" vkladá čiarka a slová "zostavuje ho žiadateľ".

96. V prílohe č. 4 bode 2.4 písm. f) sa slová "nariadenia Komisie (ES) č. 352/2009" nahrádzajú slovami "vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013".

97. V prílohe č. 4 bode 2.6 sa na konci pripája táto veta: "Bezpečnostný orgán môže žiadať predloženie dokumentov spolu s povolením v štátnom jazyku.".

98. V prílohe č. 4 sa bod 3 dopĺňa podbodom 3.4, ktorý znie:

"3.4 Jazyk

Súbory a korešpondencia o postupoch ES overovania musia byť vedené v štátnom jazyku.".

99. Príloha č. 4 sa dopĺňa štvrtým bodom, ktorý znie:

"4. OVEROVANIE ČASTÍ SUBSYSTÉMOV PODĽA § 73 ODS. 5

Na overovanie série subsystémov alebo len určitých častí subsystémov podľa § 73 ods. 5 sa ustanovenia tejto prílohy uplatňujú primerane.".

100. V prílohe č. 6 časť ES vyhlásenie o overení vrátane nadpisu znie:

"ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV

1. ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV

ES vyhlásenie o overení subsystému je vyhlásenie vypracované žiadateľom, v ktorom na vlastnú zodpovednosť vyhlasuje, že subsystém, ktorý bol podrobený postupom overovania podľa prílohy č. 4, spĺňa požiadavky právnych predpisov Európskej únie a príslušných vnútroštátnych predpisov.

ES vyhlásenie o overení a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.

ES vyhlásenie o overení musí vychádzať z informácií vyplývajúcich z postupu pri ES overení subsystémov podľa druhého bodu prílohy č. 4. Musí byť napísané v tom istom jazyku ako súbor technickej dokumentácie pripojený k ES vyhláseniu o overení a musí obsahovať najmä

a) odkaz na smernicu, technické špecifikácie interoperability a vnútroštátne predpisy,

b) odkaz na technické špecifikácie interoperability alebo ich časti, v prípade ktorých nebola počas postupu ES overovania preskúmaná zhoda, a na vnútroštátne predpisy, ktoré sa uplatňujú v prípade udelenia výnimky z technickej špecifikácie interoperability, čiastočného uplatnenia technických špecifikácií interoperability pri modernizácii alebo obnove, prechodného obdobia v technických špecifikáciách interoperability alebo v špecifickom prípade,

c) obchodné meno a úplnú adresu sídla žiadateľa alebo splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskej únii; ak ide o splnomocneného zástupcu, aj obchodné meno a úplnú adresu sídla obstarávateľa alebo výrobcu,

d) stručný opis subsystému,

e) názov, adresu a identifikačné číslo notifikovanej osoby, ktorá vydala certifikát o overení podľa postupu uvedeného v prílohe č. 4,

f) meno, adresu a identifikačné číslo notifikovanej osoby, ktorá vykonala posudzovanie zhody s ostatnými nariadeniami,

g) meno a adresu poverenej právnickej osoby, ktorá vykonala overenie zhody s vnútroštátnymi predpismi podľa § 72,

h) meno a adresu posudzujúceho orgánu, ktorý vypracoval správy o posúdení bezpečnosti týkajúce sa použitia spoločných bezpečnostných metód (CSM) posudzovania rizík,

i) odkazy na jednotlivé dokumenty, ktoré sú obsahom súboru technickej dokumentácie pripojeného k ES vyhláseniu o overení,

j) príslušné dočasné ustanovenia alebo konečné ustanovenia, ktoré musia subsystémy spĺňať, a podľa potreby najmä všetky prevádzkové obmedzenia alebo podmienky,

k) totožnosť signatára.

Ustanovenia tohto bodu platia aj na vyhlásenie ES o čiastkovom overení.

2. ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV V PRÍPADE ÚPRAV

Ak ide o úpravu, ktorá nie je výmenou v rámci údržby týkajúcej sa subsystému zahrnutého do ES vyhlásenia o overení, sa uplatňujú tieto ustanovenia:

2.1 Ak subjekt zavádzajúci úpravu preukáže, že úprava nemá vplyv na základné konštrukčné vlastnosti subsystému, ktoré sú relevantné pre zhodu s požiadavkami týkajúcimi sa základných parametrov:

a) subjekt zavádzajúci úpravu aktualizuje odkazy na dokumenty zahrnuté do súboru technickej dokumentácie pripojeného k ES vyhláseniu o overení,

b) nie je potrebné vypracovať žiadne nové ES vyhlásenie o overení.

2.2 Ak subjekt zavádzajúci úpravu preukáže, že úprava má vplyv na základné konštrukčné vlastnosti subsystému, ktoré sú relevantné pre zhodu s požiadavkami týkajúcimi sa niektorých základných parametrov:

a) subjekt zavádzajúci úpravu vypracuje doplňujúce ES vyhlásenie o overení s odkazom na dotknuté základné parametre,

b) k doplňujúcemu ES vyhláseniu o overení priloží zoznam dokumentov pôvodného súboru technickej dokumentácie pripojeného k pôvodnému ES vyhláseniu o overení, ktoré už nie sú platné,

c) súbor technickej dokumentácie pripojený k ES vyhláseniu o overení musí obsahovať doklad o tom, že vplyv úprav je obmedzený na základné parametre uvedené v písmene a),

d) na doplňujúce ES vyhlásenie o overení sa primerane uplatňujú ustanovenia bodu 1 tejto prílohy,

e) pôvodné ES vyhlásenie o overení sa považuje za platné pre základné parametre, ktorých sa úprava nedotkla.

3. ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV V PRÍPADE DODATOČNÝCH OVERENÍ

ES vyhlásenie o overení subsystému môže byť doplnené v prípade vykonania dodatočných overení, najmä ak sú dodatočné overenia nevyhnutne potrebné na účely dodatočného povolenia na uvedenie do prevádzky. V takom prípade je doplňujúce ES vyhlásenie v rozsahu dodatočných overení.".

101. Príloha č. 8 vrátane nadpisu znie:

"Príloha č. 8 k zákonu č. 513/2009 Z. z.

ŠTRUKTÚRA VÝROČNEJ SPRÁVY O BEZPEČNOSTNÝCH INDIKÁTOROCH

I. Vymedzenie pojmov

1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody

1.1 Závažnou nehodou sa rozumie každá nehoda, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo ťažko zranená osoba, alebo značné poškodenie vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia alebo značné narušenie prepravy; nevzťahuje sa na nehody v opravovniach vozňov, skladoch a rušňových depách.

1.2 Značným poškodením vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia sa rozumie poškodenie vo výške minimálne 150 000 eur.

1.3 Značným narušením prepravy sa rozumie, ak vlaková doprava na hlavnej trati je pozastavená na minimálne šesť hodín.

1.4 Vlakom sa rozumie skupina koľajových vozidiel dopravovaná najmenej jedným hnacím koľajovým vozidlom alebo samostatné hnacie koľajové vozidlo, alebo traťový stroj s vlastným pohonom označený predpísanými návesťami, ktorý ide podľa cestovného poriadku alebo podľa pokynu osoby, ktorá riadi dopravu na dráhe.

1.5 Zrážkou vlaku so železničnými vozidlami sa rozumie čelná, zadná alebo bočná zrážka časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo železničného vozidla alebo s vozidlami posunujúceho dielu.

1.6 Zrážkou vlaku s prekážkou v priechodnom priereze sa rozumie zrážka časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo užívateľ, vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením.

1.7 Vykoľajením vlakov sa rozumie opustenie temena koľajnice aspoň jedným kolesom vozidla vlaku.

1.8 Nehodami na priecestiach sa rozumejú také nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní prechádzajúci užívatelia, akými sú najmä chodci alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej, a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo, alebo užívateľ.

1.9 Nehodami s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného vozidla, sa rozumejú nehody, ktorých účastníkom je jedna osoba alebo viaceré osoby, do ktorých buď narazilo železničné vozidlo, alebo k nemu pripevnený

objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené predmety počas prepravy na takomto vozidle.

1.10 Požiarmi v železničných vozidlách sa rozumejú požiare a výbuchy, ku ktorým došlo v železničných vozidlách vrátane ich nákladu pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri státí vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo na medzizastávkach, ako aj počas posunu.

1.11 Inými druhmi nehôd sa rozumejú všetky nehody, ktoré nepatria medzi už uvedené zrážky vlakov so železničnými vozidlami, zrážky vlakov s prekážkami v priechodnom priereze, vykoľajenia vlakov, nehody na priecestiach, nehody s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného vozňa, ako aj požiare v železničných vozidlách.

1.12 Cestujúcim sa rozumie každá osoba okrem personálu vlaku, ktorá cestuje vlakom. Na účely štatistiky o nehodách sa započítavajú aj cestujúci, ktorí sa pokúšajú nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku.

1.13 Zamestnancami vrátane personálu dodávateľov alebo samostatne zárobkovo činných osôb, ktoré sú dodávateľmi, sa rozumejú všetky osoby, ktoré sú zamestnané v súvislosti so železnicou a ktoré sú v čase nehody na pracovisku. Patria sem personál vlaku a osoby obsluhujúce železničné vozidlá a zariadenia infraštruktúry.

1.14 Užívateľmi priecestí sa rozumejú všetky osoby, ktoré používajú priecestia na prechod cez železničnú dráhu na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo pešo.

1.15 Neoprávnenými osobami v železničných priestoroch sa rozumejú všetky osoby, ktoré sa nachádzajú v železničných priestoroch, kde je ich prítomnosť zakázaná, okrem užívateľov priecestí.

1.16 Inou osobou na nástupišti sa rozumie každá osoba nachádzajúca sa na nástupišti, ktorá nie je cestujúcim, zamestnancom alebo dodávateľom, užívateľom priecestia, inou osobou mimo nástupišťa alebo neoprávnenou osobou.

1.17 Inou osobou mimo nástupišťa sa rozumie každá osoba nenachádzajúca sa na nástupišti, ktorá nie je cestujúcim, zamestnancom alebo dodávateľom, užívateľom priecestia, inou osobou na nástupišti alebo neoprávnenou osobou.

1.18 Usmrtenou osobou sa rozumie každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, okrem samovrážd.

1.19 Ťažko zranenou osobou sa rozumie každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, okrem pokusu o samovraždu.

2. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar

2.1 Nehodou pri preprave nebezpečného tovaru sa rozumie každá nehoda alebo udalosť, ktorá je predmetom hlásenia podľa osobitného predpisu.[37])

2.2 Nebezpečným tovarom sa rozumejú látky a predmety, ktorých preprava je zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v osobitnom predpise.[37])

3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy

3.1 Samovraždou sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným orgánom.

3.2 Pokusom o samovraždu sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba s následkami ťažkého zranenia.

4. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám

4.1 Lomom koľajnice sa rozumejú všetky koľajnice rozdelené na dva kusy alebo viac kusov alebo všetky koľajnice, z ktorých sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm širokú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jej pojazdnej hrane.

4.2 Vybočením koľaje alebo inou chybou geometrickej polohy koľaje sa rozumejú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou koľaje, ktoré vyžadujú z dôvodu bezpečnosti pozastavenie užívania koľaje alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti.

4.3 Poruchami návestenia s následkom návestenia menej závažnej návesti sa rozumejú technické poruchy návestného systému (železničnej infraštruktúry alebo železničného vozidla), ktorých výsledkom je, že návestné informácie nie sú také obmedzujúce, ako by mali byť.

4.4 Prejdením návesti zakazujúcej chod s prejdením bodu ohrozenia sa rozumie prejdenie ktorejkoľvek časti vlaku za koniec dovoleného chodu jazdy a za bod ohrozenia.

4.5 Prejdením návesti zakazujúcej chod bez prejdenia bodu ohrozenia sa rozumie prejdenie ktorejkoľvek časti vlaku za koniec dovoleného chodu, ale neprejdenie za bod ohrozenia.

Nedovolená jazda uvedená v bodoch 4.4 a 4.5 znamená prejdenie:
- svetelnej traťovej návesti alebo návestidla signalizujúceho príkaz na zastavenie alebo návesti zakazujúcej chod, ak nefunguje vlakové zabezpečovacie zariadenie,
- konca dovoleného bezpečného chodu určeného vo vlakovom zabezpečovacom zariadení,
- bodu oznámeného podľa predpisov prostredníctvom ústneho povolenia alebo písomného povolenia,
- návestí zakazujúcej chod (okrem koľajového zarážadla) alebo ručných návestí.

Nepatria sem prípady, keď železničné vozidlá bez pohonu alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú po trati, pričom nezastanú na návesť, ktorá im to prikazuje, alebo keď návesť z akéhokoľvek dôvodu nie je zmenená na zakazujúcu včas na to, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak pred návestidlom.

Bezpečnostný orgán môže predkladať osobitné správy o týchto štyroch bodoch a nahlasuje aspoň jeden spoločný bezpečnostný indikátor obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch.

4.6 Lomom kolesa prevádzkovaného železničného vozidla sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodilo koleso a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).

4.7 Lomom nápravy prevádzkovaného železničného vozidla sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodila náprava a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).

5. Indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť železničnej infraštruktúry a jej využitie

5.1 Vlakovým zabezpečovacím zariadením sa rozumie systém, ktorý vynúti rešpektovanie návestí a rýchlostných obmedzení.

5.2 Palubnými systémami sa rozumejú systémy poskytovania pomoci rušňovodičovi pri sledovaní návestí pozdĺž trate a na stanovišti rušňovodiča, čím sa zabezpečí krytie bodov ohrozenia a vynútenie dodržiavania rýchlostných obmedzení.

Funkcie poskytované palubnými vlakovými zabezpečovacími zariadeniami sú:

a) výstraha, ktorá poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu,

b) výstraha s automatickým zastavením, ktoré poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu a automatické zastavenie pri prejdení návesti zakazujúcej chod,

c) výstraha s automatickým zastavením a bodovou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia; bodovou kontrolou rýchlosti sa rozumie kontrola dodržiavania rýchlosti na určitých miestach (úseky s kontrolovanou rýchlosťou) pred návestidlom,

d) výstraha s automatickým zastavením a nepretržitou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia a nepretržitú kontrolu dodržiavania traťovej rýchlosti a jej obmedzení; nepretržitou kontrolou rýchlosti sa rozumie trvalé vyznačenie a vynucovanie dodržiavania najvyššej dovolenej cieľovej rýchlosti na všetkých úsekoch trate.

5.3 Priecestím sa rozumie úrovňové kríženie železničnej dráhy s cestnou komunikáciou alebo priechodom určeným prevádzkovateľom dráhy a prístupné verejným alebo súkromným užívateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniciach ani priechody cez koľaje určené výhradne pre zamestnancov.

5.4 Cestnou komunikáciou sa rozumie každá verejná alebo súkromná cesta, ulica alebo diaľnica vrátane priľahlých chodníkov pre chodcov a cyklistov.

5.5 Priechodom sa rozumie každá cesta, iná ako cestná komunikácia určená na prechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.

5.6 Pasívnym priecestím sa rozumie priecestie bez akéhokoľvek systému varovania alebo ochrany, ktorý sa aktivuje, ak prechod cez priecestie nie je pre užívateľa bezpečný.

5.7 Aktívnym priecestím sa rozumie úrovňové priecestie, na ktorom sú prechádzajúci užívatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení, ak je pre užívateľa nebezpečné prejsť cez priecestie.

a) Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení

1. polovičné alebo plné závory,

2. zábrany.

b) Varovanie prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach

1. viditeľné signály: svetlá,

2. počuteľné signály: najmä zvony, trúby, klaksóny a podobne.

Aktívne priecestia sa delia na

a) manuálne, pri ktorom závory alebo výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany užívateľa manuálne aktivuje zamestnanec železníc,

b) automatické s výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany užívateľa priecestia, pri ktorom výstrahu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak,

c) automatické so závorami zo strany používateľa priecestia, pri ktorom zábranu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak; toto priecestie zahŕňa závory aj výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany používateľa priecestia,

d) priecestia s koľajovým zabezpečovacím zariadením, pri ktorom návesť alebo vlakové zabezpečovacie zariadenie dovolia vlaku pokračovať v jazde, až keď je priecestie v plnej miere zabezpečené zo strany používateľa priecestia závorou a bez prekážok.

6. Definície jednotiek merania

6.1 Vlakovým kilometrom sa rozumie jednotka merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je, pokiaľ je známa, skutočne prejdená

vzdialenosť, inak sa použije štandardná sieťová vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľom. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území štátu, ktorý podáva správu.

6.2 Osobokilometrom sa rozumie jednotka merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území subjektu, ktorý podáva správu.

6.3 Traťovým kilometrom sa rozumie dĺžka železničnej siete v kilometroch vzťahovaná k subjektu, ktorý správu podáva. Pri viackoľajných dráhach sa počíta iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľom.

6.4 Koľajovým kilometrom sa rozumie dĺžka železničnej siete v kilometroch vzťahovaná k subjektu, ktorý správu podáva. Na dráhe s viacerými koľajami sa počíta dĺžka každej koľaje.

II. Spoločné metódy výpočtu hospodárskeho vplyvu nehôd

1. Hodnotu zabránenia obeti pri nehode tvorí:

1.1 Samotná hodnota bezpečnosti: hodnota ochoty platiť založená na oznámených preferenčných štúdiách vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.

1.2 Priame náklady a nepriame náklady: odhadnuté hodnoty nákladov zložené z

a) nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu,

b) nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné a súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na pohotovostnú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia,

c) výrobných strát: spoločenská hodnota tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode.

Pri výpočte nákladov, ak ide o obeť pri nehode, sa smrteľné nehody a ťažké zranenia posudzujú oddelene (odlišné hodnoty zabránenia obeti alebo ťažkého úrazu pre smrteľné nehody a ťažké zranenia).

2. Spoločné zásady stanovovania samotnej hodnoty bezpečnosti a priamych nákladov alebo nepriamych nákladov:

Posúdenie vhodnosti dostupných odhadov týkajúcich sa samotnej hodnoty bezpečnosti musí vychádzať z týchto aspektov:

a) odhady, ktoré sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom založeným na hodnote ochoty platiť, podľa uvedených preferenčných metód,

b) vzorka respondentov použitá na určenie hodnôt je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie; vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek alebo príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými, alebo demografickými charakteristikami tejto populácie,

c) metóda odvodzovania hodnôt ochoty platiť: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných a zmysluplných otázok kladených respondentom.

Priame a nepriame náklady sa stanovujú na základe skutočných nákladov spoločnosti.

3. Náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia znamenajú náklady železničných podnikov alebo manažéra infraštruktúry určené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.

4. Náklady na materiálne škody spôsobené na koľajových vozidlách alebo na infraštruktúre znamenajú náklady na nové železničné vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opraviteľných železničných vozidiel alebo

infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky alebo manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájmom železničných vozidiel v dôsledku ich nedostupnosti kvôli spôsobeným škodám.

5. Náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd znamenajú peňažnú hodnotu oneskorení užívateľov železničnej dopravy, ktorými sú cestujúci a zákazníci nákladnej dopravy, v dôsledku nehôd vypočítanú podľa tohto vzorca:

VT = peňažná hodnota úspory cestovnej doby.

Hodnota času cestujúceho vo vlaku za hodinu:

VT_p = [VT cestujúcich do zamestnania] · [priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich do zamestnania za rok] + [VT cestujúcich mimo zamestnania] · [Priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich mimo zamestnania za rok]

VT_p v eurách na jedného cestujúceho za hodinu

Pracovne cestujúcim sa rozumie cestujúci, ktorý cestuje v súvislosti so svojou profesionálnou činnosťou okrem dochádzky do práce.

Hodnota času nákladného vlaku (za hodinu):

VT_f = [VT nákladného vlaku] · [(tonový kilometer)/(vlakový kilometer)]

VT_f v eurách na jednu tonu nákladu za hodinu

Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok = (tonový kilometer)/(vlakový kilometer)

CM = náklady na 1 minútu meškania vlaku

Osobný vlak

$CM_p = K1 \cdot (VT_p/60) \cdot$ [(osobokilometer)/(vlakový kilometer)]

Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = (osobokilometer)/(vlakový kilometer)

Nákladný vlak

$CM_f = K2 \cdot (VT_f/60)$

Hodnota faktorov K1 a K2 sa nachádza medzi hodnotou času a hodnotou meškania podľa odhadov z uvedených preferenčných štúdií s cieľom zohľadniť, že stratený čas v dôsledku meškania je vnímaný omnoho negatívnejšie ako bežná cestovná doba.

Náklady súvisiace s meškaním v dôsledku nehody = $CM_p \cdot$ (minúty meškania vlakov osobnej prepravy) + $CM_f \cdot$ (minúty meškania nákladných vlakov).

Oblasť uplatňovania tohto vzorca

Náklady meškania sa vypočítavajú pre vážne nehody takto:

a) skutočné meškania na železničných dráhach, kde došlo k nehodám, merané v konečnej stanici,

b) skutočné meškania, a vtedy, ak to nie je možné, odhadované meškania na ostatných dotknutých tratiach.

III. Spoločné bezpečnostné indikátory

1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody

1.1 Celkový počet a pomerný počet závažných nehôd pripadajúcich na vlakové kilometre členený na tieto druhy nehôd:

a) zrážky vlakov so železničným vozidlom,

b) zrážky vlakov s prekážkami v prechodovom priereze,

c) vykoľajenie vlakov,

d) nehody na priecestiach vrátane nehôd, na ktorých sa podieľajú chodci; rozdelenie priecestí je uvedené v časti I piatom bode podbodoch 5.6 a 5.7,

e) nehody so zranením osôb, ktoré spôsobil pohyb železničného vozidla, okrem samovrážd a pokusov o samovraždu,

f) požiare v železničných vozidlách,

g) iné nehody.

Každá závažná nehoda sa uvedie pod príslušným druhom prvotnej nehody, aj keby následky sekundárnej nehody boli závažnejšie (ako napríklad požiar po vykoľajení).

1.2 Celkový počet a pomerný počet pripadajúci na vlakové kilometre ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:

a) cestujúci aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a osobných vlakových kilometrov,

b) zamestnanci vrátane personálu dodávateľov alebo samostatne zárobkovo činné osoby, ktoré sú dodávateľmi,

c) užívatelia priecestí,

d) neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch,

e) iné osoby na nástupišti,

f) iné osoby mimo nástupišťa.

Pri bezpečnostných indikátoroch vzťahujúcich sa na nehody podľa tohto bodu sa použije osobitný predpis,[38]) pokiaľ sú informácie k dispozícii.

2. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar

Celkový počet a pomerný počet nehôd pri preprave nebezpečného tovaru pripadajúci na vlakové kilometre členený do týchto kategórií:

a) nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v spoločných vymedzeniach bezpečnostných indikátorov a v spoločných metódach výpočtu nákladov pri nehodách,

b) počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečného tovaru.

3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy

Celkový a pomerný počet samovrážd a pokusov o samovraždu pripadajúci na vlakové kilometre.

4. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám

Celkový a pomerný počet pripadajúci na vlakové kilometre

a) lomov koľajníc,

b) vybočení koľají a iných chýb geometrickej polohy koľaje,

c) poruchy návestidiel s následkom návestenia menej závažnej návesti,

d) prejdení návesti zakazujúcej chod s prejdením bodu ohrozenia,

e) prejdení návesti zakazujúcej chod bez prejdenia bodu ohrozenia,

f) lomy kolies prevádzkovaného železničného vozidla,

g) lomy náprav prevádzkovaného železničného vozidla.

Všetky takéto okolnosti je potrebné hlásiť bez ohľadu na to, či boli, alebo neboli príčinou nehôd, a oznamujú sa v rámci bezpečnostných indikátorov pre predchádzajúce okolnosti. Nehody, ku ktorým došlo, ak sú závažné, sa oznamujú v rámci bezpečnostných indikátorov pre nehody uvedené v prvom bode.

5. Bezpečnostné indikátory na výpočet hospodárskeho vplyvu nehôd

Celková suma v eurách a pomerná suma pripadajúca na vlakové kilometre:

a) počet úmrtí a vážnych zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti a zraneniu pri nehode,

b) náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia,

c) náklady na materiálne škody spôsobené na železničných vozidlách alebo na infraštruktúre,

d) náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd.

Bezpečnostný orgán oznámi náklady závažných nehôd.

Hodnota zabránenia obeti a zraneniu pri nehode je hodnota, ktorá sa pripisuje zabráneniu obeti alebo ťažkému úrazu pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi účastníkmi nehody.

6. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie

6.1 Percentuálny podiel tratí s vlakovým zabezpečovacím zariadením v prevádzke a percentuálny podiel vlakových kilometrov s využitím palubného systému vlakového zabezpečovacieho zariadenia, kde tieto systémy poskytujú:

a) výstrahu,

b) výstrahu a automatické zastavenie,

c) výstrahu a automatické zastavenie a bodovú kontrolu rýchlosti,

d) výstrahu a automatické zastavenie a nepretržitú kontrolu rýchlosti.

6.2 Počet priecestí (celkom, na kilometer trate a na kilometre koľají) rozdelených takto:

a) pasívne priecestia

b) aktívne priecestia

1. manuálne,
2. s automatickými výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany užívateľa priecestia,
3. s automatickými závorami zo strany užívateľa priecestia,
4. s koľajovým zabezpečovacím zariadením.".

Poznámky pod čiarou k odkazom 37 a 38 znejú:

"37) Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 205/2009 Z. z.).
Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) - Dodatok C k Dohovoru o

medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 166/2010 Z. z.).

38) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 zo 16. decembra 2002 o štatistike železničnej dopravy (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 7; Ú. v. ES L 14, 21. 1. 2003) v platnom znení.".

102. Za prílohu č. 12 sa vkladá príloha č. 12a, ktorá vrátane nadpisu znie:

"Príloha č. 12a k zákonu č. 513/2009 Z. z.

ZOZNAM SÚČASTÍ ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Železničná infraštruktúra pozostáva z týchto súčastí za predpokladu, že tvoria súčasť súvislej železničnej trate vrátane vlečiek okrem koľají vnútri opravárenských dielní, vozňových dep alebo rušňových dep, ako aj odbočných tratí alebo vlečiek v súkromnom vlastníctve:

a) pozemky, na ktorých sú umiestnené súčasti železničnej infraštruktúry,

b) železničný spodok, najmä násypy, zárezy, odvodňovacie kanály a priekopy, káblovody, obkladové múry a porasty na ochranu svahov, osobné nástupištia a nakladacie rampy, a to aj na staniciach osobnej dopravy a v nákladných termináloch, postranné chodníky a chodníky, murované ploty, živé ploty, ploty, ochranné protipožiarne pásmo, zariadenie na ohrev výhybiek, priechody, protisnehové zábrany,

c) inžinierske stavby, najmä mosty, priepusty a nadjazdy, nadchody, tunely, zakryté zárezy a iné podjazdy, podchody, oporné a zárubné múry a stavby na ochranu proti lavínam a padajúcim kameňom,

d) úrovňové priecestia vrátane zariadení na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky,

e) železničný zvršok, najmä koľajnice, žliabkové a prídržné koľajnice, podvaly a postranné podpory, drobné koľajivo, kamenivo vrátane drveného kameniva a piesku, výhybky a koľajové križovatky, točne a presuvne (okrem tých, ktoré slúžia len pre rušne),

f) prístupové cesty pre cestujúcich a tovar vrátane príjazdových ciest a prístupových ciest pre cestujúcich prichádzajúcich a odchádzajúcich pešo,

g) zabezpečovacie, návestné a oznamovacie zariadenie vrátane elektronickej komunikačnej siete na šírej trati, na staniciach a zriaďovacích staniciach vrátane zariadení na výrobu, transformáciu a rozvod elektrického prúdu na návestné a oznamovacie zariadenie a budovy patriace k vyššie vymenovaným zariadeniam, koľajové brzdy,

h) osvetľovacie zariadenie na účely dopravy a jej bezpečnosti,

i) zariadenie na transformáciu a prívod elektriny pre železničnú dopravu: trakčné napájacie stanice, napájanie vedenia medzi trakčnými napájacími stanicami a trolejovým vedením, trolejové vedenie so stožiarmi a súčasťami, tretie koľajnice s nosnými podperami, súčasti spätného vedenia a ochranné zariadenia,

j) služobné budovy správy infraštruktúry vrátane príslušnej časti zariadení na výber úhrad.".

103. V prílohe č. 13 časti A prvom bode sa na konci pripájajú tieto slová: "v súlade s registrom železničnej infraštruktúry".

104. V prílohe č. 13 časti A treťom bode sa na konci pripája táto veta: "Manažér infraštruktúry zverejní vzorový formulár žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry a podrobné informácie o postupoch prideľovania medzinárodných vlakových trás.".

105. V prílohe č. 13 sa časť A dopĺňa štvrtým až siedmym bodom, ktoré znejú:

"4. Časť o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu a o bezpečnostné osvedčenie alebo odkaz na webové sídlo, kde sú tieto informácie bezplatne dostupné.

5. Časť o informáciách týkajúcich sa postupov riešenia sporov a odvolania, ak ide o prístup k železničnej infraštruktúre a služby a o systém spoplatňovania podľa výkonov.

6. Časť o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam a jeho spoplatňovania.

7. Vzorovú rámcovú dohodu podľa § 43 medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom.".

106. V prílohe č. 13 časti B prvom bode písmeno c) znie:

"c) použitie železničnej infraštruktúry, výhybiek a odbočiek,".

107. V prílohe č. 13 časti B prvom bode sa za písmeno d) vkladá nové písmeno e), ktoré znie:

"e) používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, ak je k dispozícii,".

Doterajšie písmeno e) sa označuje ako písmeno f).

108. V prílohe č. 13 časti B druhý bod znie:

"2. Prístup vrátane traťového prístupu sa poskytuje k týmto servisným zariadeniam, ak existujú, a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach:

a) stanice osobnej dopravy, ich budovy a iné zariadenia vrátane zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania a vhodné miesta na predaj prepravných dokladov,

b) nákladné terminály,

c) zriaďovacie stanice a zariadenia na zoraďovanie vlakov vrátane zariadení na posun,

d) odstavné koľaje, ktorými sa rozumejú koľaje osobitne určené na dočasné odstavenie vozňov medzi dvoma úlohami,

e) údržbárske zariadenia okrem zariadení na údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sú určené pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich špecifické zariadenia,

f) iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie a umývanie,

g) zariadenia v námorných a vnútrozemských prístavoch spojené so železničnými činnosťami,

h) pomocné zariadenia,

i) zariadenia na doplnenie paliva a dodávku paliva v týchto zariadeniach, za ktoré by sa mali úhrady na faktúrach uvádzať osobitne.".

109. V prílohe č. 13 časti B treťom bode sa vypúšťa písmeno c).

Doterajšie písmeno d) sa označuje ako písmeno c).

110. V prílohe č. 13 časti B sa štvrtý bod dopĺňa písmenami d) a e), ktoré znejú:

"d) služby predaja prepravných dokladov na staniciach osobnej dopravy,

e) údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sa poskytujú v údržbárskych zariadeniach určených pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich špecifické zariadenia a iné služby.".

111. Za prílohu č. 13 sa vkladajú prílohy č. 13a a 13b, ktoré vrátane nadpisov znejú:

"Príloha č. 13a k zákonu č. 513/2009 Z. z.

POŽIADAVKY NA NÁKLADY A ÚHRADY SÚVISIACE SO ŽELEZNIČNOU INFRAŠTRUKTÚROU

Systém výkonnosti vychádza z týchto zásad:

a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne výkonnosti a neohrozenia ekonomickej životaschopnosti služby sa manažér infraštruktúry dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti. Ide najmä o peňažnú hodnotu meškaní a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými chodmi vlakov, ako aj všetkými chodmi vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.

b) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítajú meškania, a to aspoň päť dní pred chodom vlaku. V prípade vyššej moci alebo neskorších zmien v cestovnom poriadku môže manažér infraštruktúry na podanie oznámenia uplatniť kratšiu lehotu.

c) Príčiny všetkých meškaní sa zaradia do jednej z týchto tried alebo podtried meškaní:

1. Riadenie prevádzky alebo plánovania, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
   - 1.1 Zostavovanie cestovného poriadku
   - 1.2 Zoraďovanie vlaku
   - 1.3 Chyby v prevádzkovom postupe
   - 1.4 Nesprávne uplatňovanie pravidiel prednosti
   - 1.5 Zamestnanci
   - 1.6 Iné príčiny
2. Zariadenia infraštruktúry, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
   - 2.1 Zabezpečovacie zariadenia
   - 2.2 Priecestné zabezpečovacie zariadenia na úrovňových priecestiach
   - 2.3 Telekomunikačné zariadenia
   - 2.4 Napájacie zariadenia
   - 2.5 Trať
   - 2.6 Budovy
   - 2.7 Zamestnanci
   - 2.8 Iné príčiny
3. Príčiny súvisiace s inžinierskymi stavbami, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
   - 3.1 Plánované stavebné práce
   - 3.2 Odchýlky od plánu pri realizácii stavebných prác
   - 3.3 Obmedzenie rýchlosti v dôsledku poruchy na trati
   - 3.4 Iné príčiny
4. Príčiny, za ktoré sú zodpovední iní manažéri infraštruktúry
   - 4.1 Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci manažér infraštruktúry
   - 4.2 Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci manažér infraštruktúry
5. Obchodné príčiny, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
   - 5.1 Prekročenie času pobytu
   - 5.2 Žiadosť železničného podniku
   - 5.3 Činnosti súvisiace s nakládkou
   - 5.4 Nesprávne naloženie nákladu
   - 5.5 Komerčná príprava vlaku
   - 5.6 Zamestnanci
   - 5.7 Iné príčiny
6. Koľajové vozidlá, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
   - 6.1 Plánovanie obehu vozidiel alebo zmena plánu obehu vozidiel
   - 6.2 Zoraďovanie vlaku železničným podnikom
   - 6.3 Problémy týkajúce sa vozňov osobnej prepravy (osobná doprava)

6.4 Problémy týkajúce sa nákladných vozňov (nákladná doprava)

6.5 Problémy týkajúce sa vozidiel, rušňov a motorových vozňov

6.6 Zamestnanci

6.7 Iné príčiny

7. Príčiny, za ktoré sú zodpovedné iné železničné podniky

7.1 Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci železničný podnik

7.2 Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci železničný podnik

8. Vonkajšie príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik

8.1 Štrajk

8.2 Administratívne náležitosti

8.3 Vonkajší vplyv

8.4 Vplyvy počasia a prírodné príčiny

8.5 Meškanie pre vonkajšie príčiny na susednej sieti

8.6 Iné príčiny

9. Sekundárne príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik

9.1 Mimoriadne udalosti, nehody a riziká

9.2 Obsadenie trate v dôsledku meškania vlastného vlaku

9.3 Obsadenie trate v dôsledku meškania iného vlaku

9.4 Obrat v konečnej stanici

9.5 Vlakový prípoj

9.6 Potrebné ďalšie vyšetrovanie

d) Vždy, keď je to možné, musí zodpovednosť za meškanie niesť jediná organizácia, pričom sa zohľadňuje zodpovednosť za spôsobenie poruchy, ako aj schopnosť obnoviť bežné podmienky premávky.

e) Pri výpočte platieb sa zohľadní priemerné meškanie vlakových služieb s podobnými požiadavkami na včasnosť.

f) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom čo možno najskôr výpočet platieb splatných v rámci systému výkonnosti. Do tohto výpočtu sa zahrnú všetky omeškané chody vlakov v rámci obdobia najviac jedného mesiaca.

g) Pri sporoch týkajúcich sa systému výkonnosti je k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Systém riešenia sporov musí byť vo vzťahu k dotknutým stranám nestranný. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.

h) Manažér infraštruktúry zverejní raz ročne priemernú úroveň výkonnosti, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov dohodnutých v rámci systému výkonnosti.

Príloha č. 13b k zákonu č. 513/2009 Z. z.

ÚČTOVNÉ INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ NA POŽIADANIE POSKYTNÚŤ REGULAČNÉMU ORGÁNU

1. Oddelenie účtov

   a) výkazy ziskov a strát a súvaha oddelene pre nákladnú dopravu, osobnú dopravu a činnosti v oblasti správy železničnej infraštruktúry,

   b) podrobné informácie o jednotlivých zdrojoch a použití verejných finančných prostriedkov a iných foriem kompenzácie transparentným a podrobným spôsobom; to zahŕňa podrobný prehľad peňažných tokov podnikov s cieľom určiť, akým spôsobom sa tieto verejné finančné prostriedky a iné formy kompenzácie použili,

   c) kategórie nákladov a ziskov umožňujúce určiť, či došlo ku krížovým dotáciám medzi týmito rôznymi činnosťami podľa požiadaviek regulačného orgánu,

   d) metodika používaná na rozdeľovanie nákladov medzi rôzne činnosti,

   e) presné údaje o platbách medzi spoločnosťami, ak je regulovaný podnik súčasťou skupinovej štruktúry.

2. Monitorovanie úhrad za traťový prístup

   a) rôzne kategórie nákladov železničnej infraštruktúry, a to najmä informácie o marginálnych/priamych nákladoch na služby s cieľom umožniť monitorovanie úhrad za železničnú infraštruktúru,

   b) informácie s cieľom umožniť monitorovanie jednotlivých úhrad za služby alebo skupiny služieb; ak to požaduje regulačný orgán, tieto informácie obsahujú aj údaje o objemoch jednotlivých služieb, cenách jednotlivých služieb a o celkových príjmoch za jednotlivé služby vyplatených internými a externými zákazníkmi,

   c) náklady a príjmy za jednotlivé služby alebo skupiny služieb pri použití príslušnej metodiky výpočtu nákladov tak, ako to požaduje regulačný orgán, s cieľom identifikovať tvorbu cien eventuálne narúšajúcu hospodársku súťaž (krížové dotácie, dravá cenotvorba a prehnane vysoké ceny).

3. Údaje o finančnej výkonnosti

   a) výkaz finančnej výkonnosti,

   b) súhrnný výkaz výdavkov,

   c) výkaz výdavkov na údržbu,

   d) výkaz prevádzkových výdavkov,

   e) výkaz príjmov,

   f) dodatočné poznámky, ktoré slúžia na objasnenie a vysvetlenie výkazov.".

112. V prílohe č. 15 prvý a druhý bod znejú:

"1. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 343, 14. 12. 2012).

2. Smernica Komisie 2014/88/EÚ z 9. júla 2014, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné ukazovatele a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd (Ú. v. EÚ L 201, 10. 7. 2014).".

113. Príloha č. 15 sa dopĺňa ôsmym bodom, ktorý znie:

"8. Smernica Komisie 2014/106/EÚ z 5. decembra 2014, ktorou sa menia prílohy V a VI k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 355, 12. 12. 2014).".

Čl. II

Zákon č. 92/1991 Zb. o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby v znení zákona č. 92/1992 Zb., zákona č. 264/1992 Zb., ústavného zákona č. 541/1992 Zb., zákona č. 544/1992 Zb., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 17/1993 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 172/1993 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 278/1993 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 60/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 172/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 244/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 369/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 374/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 190/1995 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 304/1995 Z. z., nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky č. 4/1996 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 56/1996 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 322/1996 Z. z., nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky č. 352/1996 Z. z., zákona č. 210/1997 Z. z., zákona č. 211/1997 Z. z., nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky č. 221/1998 Z. z., zákona č. 253/1999 Z. z., zákona č. 122/2000 Z. z., zákona č. 441/2000 Z. z., zákona č. 13/2002 Z. z., zákona č. 291/2002 Z. z., zákona č. 292/2002 Z. z., zákona č. 465/2002 Z. z., zákona č. 564/2003 Z. z., zákona č. 359/2004 Z. z., zákona č. 523/2004 Z. z., zákona č. 717/2004 Z. z., zákona č. 595/2006 Z. z., zákona č. 160/2009 Z. z., zákona č. 563/2009 Z. z., zákona č. 38/2010 Z. z., zákona č. 153/2011 Z. z., zákona č. 520/2011 Z. z., zákona č. 91/2012 Z. z., zákona č. 286/2012 Z. z., zákona č. 435/2013 Z. z., zákona č. 197/2014 Z. z. a zákona č. 117/2015 Z. z. sa mení takto:

V § 10 ods. 3 písm. a) sa slová "železničná dopravná cesta[4da]) celoštátnych dráh" nahrádzajú slovami "železničná infraštruktúra[4da]) hlavných tratí".

Poznámka pod čiarou k odkazu 4da znie:

"4da) Príloha č. 12a k zákonu č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 259/2015 Z. z.".

Čl. III

Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení zákona č. 152/1997 Z. z., zákona č. 259/2001 Z. z., zákona č. 316/2011 Z. z. a zákona č. 547/2011 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. Slová "železničná dopravná cesta" vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovami "železničná infraštruktúra a servisné zariadenia" v príslušnom tvare.
2. § 24 znie:

"§ 24

(1) Železničnú infraštruktúru tvorí cesta určená na dopravu železničnými koľajovými vozidlami zahŕňajúca pevné železničné zariadenia potrebné na zabezpečenie pohybu železničných koľajových vozidiel a zariadenia slúžiace na zabezpečenie bezpečnej železničnej prevádzky.

(2) Železničnú infraštruktúru podľa odseku 1 tvoria súčasti uvedené v osobitnom predpise.[11]) Servisné zariadenia sú uvedené v osobitnom predpise.[12])

(3) Železničnú infraštruktúru netvoria koľaje v zariadeniach na opravu vozidiel, spojovacie koľaje k týmto zariadeniam a vlečky.".

Poznámky pod čiarou k odkazom 11 a 12 znejú:

"11) Príloha č. 12a k zákonu č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 259/2015 Z. z.

12) Príloha č. 13 časť B druhý bod k zákonu č. 513/2009 Z. z. v znení zákona č. 259/2015 Z. z.".

3. Príloha sa vypúšťa.

Čl. IV

Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 123/1996 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 224/1996 Z. z., zákona č. 70/1997 Z. z., zákona č. 1/1998 Z. z., zákona č. 232/1999 Z. z., zákona č. 3/2000 Z. z., zákona č. 142/2000 Z. z., zákona č. 211/2000 Z. z., zákona č. 468/2000 Z. z., zákona č. 553/2001 Z. z., zákona č. 96/2002 Z. z., zákona č. 118/2002 Z. z., zákona č. 215/2002 Z. z., zákona č. 237/2002 Z. z., zákona č. 418/2002 Z. z., zákona č. 457/2002 Z. z., zákona č. 465/2002 Z. z., zákona č. 477/2002 Z. z., zákona č. 480/2002 Z. z., zákona č. 190/2003 Z. z., zákona č. 217/2003 Z. z., zákona č. 245/2003 Z. z., zákona č. 450/2003 Z. z., zákona č. 469/2003 Z. z., zákona č. 583/2003 Z. z., zákona č. 5/2004 Z. z., zákona č. 199/2004 Z. z., zákona č. 204/2004 Z. z., zákona č. 347/2004 Z. z., zákona č. 382/2004 Z. z., zákona č. 434/2004 Z. z., zákona č. 533/2004 Z. z., zákona č. 541/2004 Z. z., zákona č. 572/2004 Z. z., zákona č. 578/2004 Z. z., zákona č. 581/2004 Z. z., zákona č. 633/2004 Z. z., zákona č. 653/2004 Z. z., zákona č. 656/2004 Z. z., zákona č. 725/2004 Z. z., zákona č. 5/2005 Z. z., zákona č. 8/2005 Z. z., zákona č. 15/2005 Z. z., zákona č. 93/2005 Z. z., zákona č. 171/2005 Z. z., zákona č. 308/2005 Z. z., zákona č. 331/2005 Z. z., zákona č. 341/2005 Z. z., zákona č. 342/2005 Z. z., zákona č. 473/2005 Z. z., zákona č. 491/2005 Z. z., zákona č. 538/2005 Z. z., zákona č. 558/2005 Z. z., zákona č. 572/2005 Z. z., zákona č. 573/2005 Z. z., zákona č. 610/2005 Z. z., zákona č. 14/2006 Z. z., zákona č. 15/2006 Z. z., zákona č. 24/2006 Z. z., zákona č. 117/2006 Z. z., zákona č. 124/2006 Z. z., zákona č. 126/2006 Z. z., zákona č. 224/2006 Z. z., zákona č. 342/2006 Z. z., zákona č. 672/2006 Z. z., zákona č. 693/2006 Z. z., zákona č. 21/2007 Z. z., zákona č. 43/2007 Z. z., zákona č. 95/2007 Z. z., zákona č. 193/2007 Z. z., zákona č. 220/2007 Z. z., zákona č. 279/2007 Z. z., zákona č. 295/2007 Z. z., zákona č. 309/2007 Z. z., zákona č. 342/2007 Z. z., zákona č. 343/2007 Z. z., zákona č. 344/2007 Z. z., zákona č. 355/2007 Z. z., zákona č. 358/2007 Z. z., zákona č. 359/2007 Z. z., zákona č. 460/2007 Z. z., zákona č. 517/2007 Z. z., zákona č. 537/2007 Z. z., zákona č. 548/2007 Z. z., zákona č. 571/2007 Z. z., zákona č. 577/2007 Z. z., zákona č. 647/2007 Z. z., zákona č. 661/2007 Z. z., zákona č. 92/2008 Z. z., zákona č. 112/2008 Z. z., zákona č. 167/2008 Z. z., zákona č. 214/2008 Z. z., zákona č. 264/2008 Z. z., zákona č. 405/2008 Z. z., zákona č. 408/2008 Z. z., zákona č. 451/2008 Z. z., zákona č. 465/2008 Z. z., zákona č. 495/2008 Z. z., zákona č. 514/2008 Z. z., zákona č. 8/2009 Z. z., zákona č. 45/2009 Z. z., zákona č. 188/2009 Z. z., zákona č. 191/2009 Z. z., zákona č. 274/2009 Z. z., zákona č. 292/2009 Z. z., zákona č. 304/2009 Z. z., zákona č. 305/2009 Z. z., zákona č. 307/2009 Z. z., zákona č. 465/2009 Z. z., zákona č. 478/2009 Z. z., zákona č. 513/2009 Z. z., zákona č. 568/2009 Z. z., zákona č. 570/2009 Z. z., zákona č. 594/2009 Z. z., zákona č. 67/2010 Z. z., zákona č. 92/2010 Z. z., zákona č. 136/2010 Z. z., zákona č. 144/2010 Z. z., zákona č. 514/2010 Z. z., zákona č. 556/2010 Z. z., zákona č. 39/2011 Z. z., zákona č. 119/2011 Z. z., zákona č. 200/2011 Z. z., zákona č. 223/2011 Z. z., zákona č. 254/2011 Z. z., zákona č. 256/2011 Z. z., zákona č. 258/2011 Z. z., zákona č. 324/2011 Z. z., zákona č. 342/2011 Z. z., zákona č. 363/2011 Z. z., zákona č. 381/2011 Z. z., zákona č. 392/2011 Z. z., zákona č. 404/2011 Z. z., zákona č. 405/2011 Z. z., zákona č. 409/2011 Z. z., zákona č. 519/2011 Z. z., zákona č. 547/2011 Z. z., zákona č. 49/2012 Z. z., zákona č. 96/2012 Z. z., zákona č. 251/2012 Z. z., zákona č. 286/2012 Z. z., zákona č. 336/2012 Z. z., zákona č. 339/2012 Z. z., zákona č. 351/2012 Z. z., zákona č. 439/2012 Z. z., zákona č. 447/2012 Z. z., zákona č. 459/2012 Z. z., zákona č. 8/2013 Z. z., zákona č. 39/2013 Z. z., zákona č. 40/2013 Z. z., zákona č. 72/2013 Z. z., zákona č. 75/2013 Z. z., zákona č. 94/2013 Z. z., zákona č. 96/2013 Z. z., zákona č. 122/2013 Z. z., zákona č. 144/2013 Z. z., zákona č. 154/2013 Z. z., zákona č. 213/2013 Z. z., zákona č. 311/2013 Z. z., zákona č. 319/2013 Z. z., zákona č. 347/2013 Z. z., zákona č. 387/2013 Z. z., zákona č. 388/2013 Z. z., zákona č. 474/2013 Z. z., zákona č. 506/2013 Z. z., zákona č. 35/2014 Z. z., zákona č. 58/2014 Z. z., zákona č. 84/2014 Z. z., zákona č. 152/2014 Z. z., zákona č. 162/2014

Z. z., zákona č. 182/2014 Z. z., zákona č. 204/2014 Z. z., zákona č. 262/2014 Z. z., zákona č. 293/2014 Z. z., zákona č. 335/2014 Z. z., zákona č. 399/2014 Z. z., zákona č. 40/2015 Z. z., zákona č. 79/2015 Z. z., zákona č. 120/2015 Z. z., zákona č. 128/2015 Z. z., zákona č. 129/2015 Z. z., zákona č. 247/2015 Z. z. a zákona č. 253/2015 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. V sadzobníku správnych poplatkov časti VI Doprava položke 70 písm. a) a c) sa slovo "Schválenie" nahrádza slovom "Povolenie", v písmenách b) a d) sa slová "Schválenie podstatnej zmeny" nahrádzajú slovami "Povolenie modernizácie alebo obnovy" a v písmene j) sa za slovo "typu" vkladajú slová "alebo o povolení typu".
2. V sadzobníku správnych poplatkov časti VI Doprava položke 70 časti Poznámky prvom bode sa za slovo "typu" vkladajú slová "alebo povoleného typu".

Čl. V

Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 580/2003 Z. z., zákona č. 479/2005 Z. z., zákona č. 561/2005 Z. z., zákona č. 193/2007 Z. z., zákona č. 500/2007 Z. z., zákona č. 179/2008 Z. z., zákona č. 435/2008 Z. z., zákona č. 191/2009 Z. z., zákona č. 469/2009 Z. z., zákona č. 556/2010 Z. z., zákona č. 133/2013 Z. z., zákona č. 402/2013 Z. z. a zákona č. 35/2014 Z. z. sa dopĺňa takto:

Príloha č. 1 sa dopĺňa štrnástym bodom, ktorý znie:

"14. Smernica Komisie 2014/103/EÚ z 21. novembra 2014, ktorou sa prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru tretíkrát prispôsobujú vedecko-technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 335, 22. 11. 2014).".

Čl. VI

Zákon č. 435/2000 Z. z. o námornej plavbe v znení zákona č. 581/2003 Z. z., zákona č. 97/2007 Z. z., zákona č. 395/2008 Z. z., zákona č. 278/2009 Z. z., zákona č. 440/2010 Z. z. a zákona č. 152/2014 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. V § 1 sa za odsek 3 vkladá nový odsek 4, ktorý znie:

   "(4) Pri postupe podľa tohto zákona sa nepoužijú vo vzťahu k členským štátom Európskej únie, Islandu, Lichtenštajnsku a Nórsku (ďalej len "členské štáty") príslušné ustanovenia alebo príslušné časti týchto medzinárodných zmlúv:

   a) kapitola XI-2 prílohy k Medzinárodnému dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z 1. novembra 1974 (SOLAS 74),

   b) odseky 16.1, 18.1 a 19 časti 2 kódexu na vykonávanie nástrojov IMO a oddielov 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 a 3.9.3.3 časti 2 kódexu IMO pre uznané organizácie v ich aktuálnom znení k Medzinárodnému dohovoru o nákladovej značke z 5. apríla 1966 a Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí z 2. novembra 1973 (MARPOL) spolu s ich príslušnými protokolmi, zmenami, doplneniami a súvisiacimi záväznými kódexmi vo všetkých členských štátoch.".

   Doterajší odsek 4 sa označuje ako odsek 5.
2. V § 4 ods. 1 písm. i) sa vypúšťajú slová "Európskej únie, Island, Lichtenštajnsko a Nórsko (ďalej len "členské štáty")".
3. V § 41 ods. 19 sa za slovo "spôsobilosti" vkladajú slová "a podrobnosti o požadovanej zdravotnej spôsobilosti".
4. V § 42 ods. 1 sa za číslo "31" vkladá čiarka a číslo "36".
5. V § 42 ods. 5 sa na konci pripája táto veta: "Pracovná zmluva člena lodnej posádky musí okrem náležitostí podľa osobitného predpisu[14e]) obsahovať aj

   a) miesto narodenia člena lodnej posádky,

   b) údaje o vlastníkovi námornej lode, a to

1. meno a priezvisko, dátum narodenia a adresu trvalého pobytu, ak je vlastníkom námornej lode fyzická osoba,
2. obchodné meno, adresu trvalého pobytu alebo adresu miesta podnikania, ak je miesto podnikania odlišné od trvalého pobytu, a identifikačné číslo, ak je pridelené, ak je vlastníkom námornej lode fyzická osoba - podnikateľ, alebo
3. obchodné meno, sídlo a identifikačné číslo, ak je pridelené, ak je vlastníkom námornej lode právnická osoba,

c) podmienky o dávkach zdravotného a sociálneho zabezpečenia,

d) podmienky nároku na repatriáciu.".

Poznámka pod čiarou k odkazu 14e znie:

"14e) § 43 Zákonníka práce v znení neskorších predpisov.".

6. Príloha č. 1 sa dopĺňa devätnástym a dvadsiatym bodom, ktoré znejú:

"19. Smernica Komisie 2014/100/EÚ z 28. októbra 2014, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (Ú. v. EÚ L 308, 29. 10. 2014).

20. Vykonávacia smernica Komisie 2014/111/EÚ zo 17. novembra 2014, ktorou sa mení smernica 2009/15/ES, pokiaľ ide o prijatie určitých kódexov a s tým súvisiacich zmien určitých dohovorov a protokolov Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) (Ú. v. EÚ L 366, 20. 12. 2014).".

Čl. VII

Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení zákona č. 433/2010 Z. z., zákona č. 547/2010 Z. z., zákona č. 313/2011 Z. z., zákona č. 393/2011 Z. z., zákona č. 547/2011 Z. z., zákona č. 133/2013 Z. z., zákona č. 352/2013 Z. z., zákona č. 402/2013 Z. z. a zákona č. 432/2013 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. § 4 sa dopĺňa odsekom 5, ktorý znie:

"(5) Cezhraničnou dohodou na účely tohto zákona je každá dohoda medzi Slovenskou republikou a členským štátom alebo tretím štátom, ktorej účelom je uľahčiť poskytovanie cezhraničných železničných služieb nediskriminačným spôsobom a tak, aby nedochádzalo k obmedzovaniu železničných podnikov pri výkone železničných služieb.".

2. V § 7 ods. 3 sa slová "svojej internetovej stránke" nahrádzajú slovami "svojom webovom sídle".

3. V § 8 ods. 4 sa slová "internetovej stránke" nahrádzajú slovami "webovom sídle".

4. V § 11 ods. 1 sa vypúšťa písmeno b).

Doterajšie písmená c) až e) sa označujú ako písmená b) až d).

5. V § 11 ods. 3 sa na konci pripájajú tieto vety: "Odborná spôsobilosť sa preukazuje dokladom o vysokoškolskom vzdelaní druhého stupňa v odbore doprava, strojárstvo, elektrotechnika, ekonómia a manažment alebo v odbore právo a dokladom o najmenej trojročnej praxi v riadiacej funkcii v oblasti prevádzkovania dopravy na dráhe alebo dokladom o úplnom strednom odbornom vzdelaní dopravného, strojníckeho alebo elektrotechnického zamerania a dokladom o najmenej päťročnej praxi v riadiacej funkcii v oblasti prevádzkovania dopravy na dráhe. Ak nemožno prax preukázať dokladmi, pretože sa nezachovali alebo neexistuje osoba, u ktorej sa prax vykonávala, prax sa preukazuje čestným vyhlásením žiadateľa.".

6. V § 11 sa odsek 6 dopĺňa písmenom f), ktoré znie:

"f) daní a poistného na zdravotné poistenie, sociálne poistenie a povinného príspevku na starobné dôchodkové sporenie.".

7. V § 11 ods. 8 sa za slová "poistenie a" vkladá slovo "povinného".

8. § 13 sa dopĺňa odsekom 8, ktorý znie:

"(8) Licencia zaniká dňom

a) uplynutia času, na ktorý bola udelená,

b) zániku držiteľa licencie alebo dňom smrti držiteľa licencie,

c) právoplatnosti rozhodnutia licenčného orgánu o odňatí licencie.".

9. V § 14 ods. 3 sa slovo "komisiu" nahrádza slovami "železničnú agentúru".

10. V § 15 ods. 2 písm. d) sa na konci pripájajú tieto slová: "a bezodkladne o ňom informovať manažéra infraštruktúry".

11. V § 15 sa odsek 2 dopĺňa písmenom e), ktoré znie:

"e) zabezpečiť, aby jeho zamestnanci rešpektovali pokyny označených zamestnancov manažéra infraštruktúry zodpovedných za organizáciu dopravy na dráhe.".

12. V § 15 sa vypúšťa odsek 4.

13. V § 16 sa odsek 2 dopĺňa písmenami d) a e), ktoré znejú:

"d) vylúčiť z prepravy osobu, ktorá úmyselne

1. zničí, poškodí, odstráni, odcudzí alebo premiestni zariadenie v dráhovom vozidle určené pre cestujúcich,

2. poškodí alebo znečistí priestory pre cestujúcich v dráhovom vozidle,

3. použije záchrannú brzdu v dráhovom vozidle v rozpore s týmto zákonom alebo

4. zasiahne do elektrickej výbavy dráhového vozidla alebo jej nastavenia okrem ovládacích prvkov určených pre cestujúcich,

e) vykázať z priestoru osobu, ktorá úmyselne zničí, poškodí, znečistí, neoprávnene použije, odstráni, odcudzí, zamení, pozmení, zakryje, premiestni alebo urobí nečitateľnou dráhovú dopravnú značku, návestidlo, signalizačný znak, návestný znak, informačné zariadenie pre cestujúcich, vyvesený cestovný poriadok, prepravný poriadok, výňatok z tarify dopravcu alebo inú vývesku dopravcu, piktogram dopravcu alebo označenie stanice alebo zastávky.".

14. V § 16 sa odsek 4 dopĺňa písmenom h), ktoré znie:

"h) použiť záchrannú brzdu v dráhovom vozidle len vtedy, ak je to nevyhnutné na odvrátenie bezprostredného ohrozenia života alebo zdravia ľudí, zvierat, majetku alebo bezpečnosti dopravy na dráhe, a nezasahovať do elektrickej výbavy dráhového vozidla vrátane jeho nastavenia okrem ovládacích prvkov určených pre cestujúcich.".

15. V § 16 sa za odsek 4 vkladá nový odsek 5, ktorý znie:

"(5) Cestujúcim sa na účely odseku 4 rozumie každý, kto využíva prepravné služby dopravcu, bez ohľadu na to, či sa vie preukázať platným cestovným dokladom.".

Doterajšie odseky 5 až 7 sa označujú ako odseky 6 až 8.

16. V § 16 ods. 7 a 8 sa slová "odseku 5" nahrádzajú slovami "odseku 6".

17. V § 36 sa odsek 1 dopĺňa písmenom q), ktoré znie:

"q) notifikuje Európskej komisii cezhraničné dohody pred ich uzatvorením, ako aj zámer uzatvoriť cezhraničné dohody s členským štátom a tretím štátom.".

18. V § 38 písm. a) sa za slová "vo verejnom záujme," vkladajú slová "a to maximálne do výšky limitov výdavkov schválených na tento účel v rozpočte samosprávneho kraja na príslušný rozpočtový rok,".

19. V § 42 ods. 1 písm. c) sa na konci pripájajú tieto slová: "alebo jej nastavenia okrem ovládacích prvkov určených pre cestujúcich".

20. V § 42 ods. 1 sa za písmeno f) vkladajú nové písmená g) a h), ktoré znejú:

"g) dáva návesti, príkazy alebo pokyny v doprave na dráhe v rozpore s predpismi o doprave na dráhe alebo koná tak, že jeho konanie možno dôvodne považovať za dávanie návestí, príkazov alebo pokynov v doprave na dráhe,

h) ohrozí alebo naruší plynulosť a bezpečnosť dopravy na dráhe alebo spôsobí nehodu porušením povinnosti podľa tohto zákona,".

Doterajšie písmená g) až k) sa označujú ako písmená i) až m).

21. V § 42 ods. 1 písm. i) sa vypúšťajú slová "alebo ten, kto sa podieľa na zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe" a slová "alebo vykonávať činnosti pri zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe".

22. V § 42 ods. 1 písm. j) sa na konci pripájajú tieto slová: "alebo vykonáva funkciu rušňovodiča bez vydaného preukazu a osvedčenia".

23. V § 42 ods. 1 písm. k) sa na konci pripájajú tieto slová: "alebo vedie dráhové vozidlo bez vydaného dokladu o oprávnení viesť dráhové vozidlo".

24. V § 42 ods. 1 písm. l) sa slovo "rušňovodič" nahrádza slovom "vodič dráhového vozidla".

25. V § 42 ods. 1 písmeno m) znie:

"m) ako vodič dráhového vozidla alebo obsluha lanovej dráhy porušením povinnosti podľa zákona ohrozí alebo naruší bezpečnosť alebo plynulosť dopravy na dráhe alebo spôsobí nehodu.".

26. V § 42 sa odsek 1 dopĺňa písmenom n), ktoré znie:

"n) ako vodič dráhového vozidla alebo obsluha lanovej dráhy pri prevádzkovaní dopravy na dráhe poruší povinnosť podľa tohto zákona iným spôsobom ako uvedeným v písmenách i) až m).".

27. V § 42 odseky 2 a 3 znejú:

"(2) Za priestupok podľa odseku 1

a) písm. a) až h) sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur,

b) písm. i) sa uloží pokuta od 100 eur do 1 000 eur a zákaz činnosti až na dva roky,

c) písm. j) a k) sa uloží pokuta od 50 eur do 200 eur,

d) písm. l) sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur a zákaz činnosti až do jedného roka,

e) písm. m) sa uloží pokuta od 100 eur do 1 000 eur a zákaz činnosti až do troch rokov, a ak nehodu spôsobil pod vplyvom alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku, ktorý znížil schopnosť viesť dráhové vozidlo, pokuta až do 5 000 eur a zákaz činnosti až do piatich rokov,

f) písm. n) sa uloží pokuta od 100 eur do 500 eur.

(3) V blokovom konaní sa uloží za priestupok podľa odseku 1

a) písm. a) až h), j) a k) pokuta od 10 eur do 60 eur,

b) písm. i) pokuta od 20 eur do 300 eur,

c) písm. l) pokuta od 10 eur do 60 eur,

d) písm. m) pokuta od 20 eur do 300 eur,

e) písm. n) pokuta od 10 eur do 60 eur.".

28. V § 43 sa za odsek 12 vkladá nový odsek 13, ktorý znie:

"(13) Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 100 eur do 1 000 eur železničnému podniku, ktorý

a) nezostavil plán radenia vlakov a bezodkladne o ňom neinformoval manažéra infraštruktúry podľa § 15 ods. 2 písm. d),

b) nezabezpečil, aby jeho zamestnanci rešpektovali pokyny označených zamestnancov manažéra infraštruktúry zodpovedných za organizáciu dopravy na dráhe podľa § 15 ods. 2 písm. e).".

Doterajšie odseky 13 až 15 sa označujú ako odseky 14 až 16.

29. V § 43 ods. 14 sa slová "odsekov 1 až 12" nahrádzajú slovami "odsekov 1 až 13".

30. V § 46 ods. 13 sa vypúšťajú druhá a tretia veta.

31. Za § 46a sa vkladajú § 46b a 46c, ktoré znejú:

"§ 46b
Prechodné ustanovenie k úprave účinnej od 1. decembra 2015

Konania o priestupkoch a iných správnych deliktoch začaté a neukončené do 30. novembra 2015 sa dokončia podľa právnych predpisov účinných do 30. novembra 2015.

§ 46c
Prechodné ustanovenie k úprave účinnej od 1. januára 2016

Preukazy rušňovodičov vydané podľa právnych predpisov účinných do 31. decembra 2015 sa považujú za preukazy vydané podľa tohto zákona.".

32. V prílohe č. 2 prvom bode podbode 1.2 siedma odrážka znie:
"- zrak oboch očí: efektívny,".

33. V prílohe č. 3 druhý bod vrátane nadpisu znie:

"2. VŠEOBECNÉ ODBORNÉ ZNALOSTI A POŽIADAVKY NA ZÍSKANIE PREUKAZU RUŠŇOVODIČA

Cieľom všeobecnej odbornej prípravy je sprostredkúvať všeobecnú spôsobilosť vzhľadom na všetky aspekty relevantné pre výkon povolania rušňovodiča. Všeobecná odborná príprava je zameraná na základné poznatky a zásady, ktoré sa uplatňujú nezávisle od druhu a povahy železničných vozidiel alebo železničnej infraštruktúry, a jej rozsah je uvedený v bodoch 1 až 7. Možno ju organizovať bez praktických cvičení.

Spôsobilosť vzhľadom na osobitné druhy železničných vozidiel alebo bezpečnostné a prevádzkové predpisy a techniky pri konkrétnej železničnej infraštruktúre nie je súčasťou všeobecnej spôsobilosti. Odborná príprava zameraná na zabezpečenie špecifickej spôsobilosti vzhľadom na železničné vozidlá alebo železničnú infraštruktúru súvisí s osvedčením rušňovodiča a ustanovuje sa v prílohe č. 4 časti I a II.

Charakter spôsobilosti, ktorú má účastník odbornej prípravy nadobudnúť, je uvedený v tejto tabuľke:

1. Činnosť rušňovodiča, pracovné prostredie, úloha a zodpovednosť rušňovodiča počas železničnej prevádzky, profesionálne a osobnostné požiadavky vyplývajúce z povinností rušňovodiča:

   a) poznať všeobecné predpisy a pravidlá týkajúce sa prevádzky a bezpečnosti železničnej dopravy (najmä požiadavky a postupy týkajúce sa certifikácie rušňovodičov, nebezpečného tovaru, ochrany životného prostredia, protipožiarnej ochrany),

   b) pochopiť špecifické požiadavky a profesionálne a osobnostné požiadavky (najmä prevažne samostatná práca, práca na zmeny v 24-hodinovom cykle, osobná ochrana a bezpečnosť, čítanie a aktualizácia dokumentov),

   c) pochopiť, aké správanie je zlučiteľné so zodpovednosťou v oblasti bezpečnosti (najmä lieky, alkohol, drogy a iné psychoaktívne látky, choroby, stres, únava),

d) rozpoznať referenčné a prevádzkové dokumenty (najmä zbierku predpisov rušňovodiča, tabuľky traťových pomerov, príručka rušňovodiča),

e) rozpoznať oblasti zodpovednosti a funkcie zúčastnených osôb,

f) pochopiť význam precíznosti pri vykonávaní povinností a pri dodržiavaní pracovných postupov,

g) pochopiť aspekty bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci (najmä pravidlá správania na trati a v jej blízkosti, pravidlá bezpečného nastupovania do rušňa a vystupovania z neho, ergonómia, bezpečnostné predpisy zamestnancov, osobné ochranné prostriedky),

h) poznať behaviorálne schopnosti a zásady (najmä zvládanie stresu, extrémnych situácií),

i) poznať zásady ochrany životného prostredia (najmä udržateľný spôsob jazdy).

2. Pre železničné technológie vrátane bezpečnostných zásad, ktoré tvoria základ prevádzkových predpisov, je potrebné

a) poznať zásady, predpisy a ustanovenia týkajúce sa bezpečnosti železničnej prevádzky,

b) rozpoznať oblasti zodpovednosti a funkcie zúčastnených osôb.

3. Základnými zásadami železničnej infraštruktúry je poznať

a) systémové a štrukturálne zásady a parametre,

b) všeobecné charakteristiky tratí, železničných staníc, zriaďovacích staníc,

c) železničné stavby (najmä mosty, tunely, výhybky),

d) prevádzkové režimy (najmä jednokoľajová/dvojkoľajová železničná prevádzka),

e) návestné systémy a systémy vlakového zabezpečovača,

f) bezpečnostné zariadenia (najmä detektory horúcobežnosti nápravových ložísk, detektory dymu v tuneli),

g) trakčné napájanie (trolejové vedenie, koľajnicové vedenie).

4. Základnými zásadami dorozumievania v prevádzke sú:

a) poznať význam dorozumievania a prostriedky a postupy dorozumievania,

b) rozpoznať osoby, s ktorými sa rušňovodič musí dorozumievať, a ich úlohu a zodpovednosť (najmä zamestnanci manažéra infraštruktúry, pracovné povinnosti iných členov vlakového personálu),

c) rozpoznať situácie alebo dôvody, ktoré si vyžadujú dorozumievanie,

d) pochopiť metódy dorozumievania.

5. Pre vlaky, ich zostavu a technické požiadavky na rušne, osobné vozne a nákladné vozne a iné železničné vozidlá je potrebné

a) poznať všeobecné druhy trakcie (najmä elektrická, dieselová, parná),

b) opísať konštrukciu železničného vozidla (najmä podvozky, skriňa vozidla, stanovište rušňovodiča, ochranné systémy),

c) poznať obsah a systémy označovania,

d) poznať dokumentáciu o zložení vlakov,

e) pochopiť brzdový systém a výpočet jeho výkonu,

f) rozpoznať rýchlosť vlaku,

g) rozpoznať maximálne zaťaženie spriahadla a sily v ňom,

h) poznať funkcie a účel systému riadenia vlaku.

6. Pre riziká spojené so železničnou prevádzkou je vo všeobecnosti potrebné

a) chápať zásady, ktorými sa riadi bezpečnosť železničnej dopravy,

b) poznať riziká spojené so železničnou prevádzkou a rôzne spôsoby ich znižovania,

c) poznať mimoriadne udalosti súvisiace s bezpečnosťou a pochopiť, aké správanie alebo reakcia je žiaduca,

d) poznať postupy, ktoré sa uplatňujú pri nehodách, ktorých účastníkmi sú osoby (najmä evakuácia).

7. Základnými zásadami fyziky sú:

a) pochopiť, aké sily pôsobia na koleso,

b) rozpoznať faktory, ktoré ovplyvňujú zrýchlenie a brzdný účinok (najmä poveternostné podmienky, brzdové zariadenie, znížená miera adhézie, pieskovanie),

c) chápať zásady elektrickej energie (najmä obvody, meranie napätia).".

34. V prílohe č. 4 časti II. ôsmy bod znie:

"8. Rušňovodič, ktorý sa musí dorozumievať s manažérom infraštruktúry o otázkach dôležitých z hľadiska bezpečnosti, musí mať jazykové znalosti v jazyku, ktorý určí príslušný manažér infraštruktúry. Rušňovodič musí mať také jazykové znalosti, aby sa mohol aktívne a účinne dorozumievať v bežných, nepriaznivých a núdzových situáciách.

Rušňovodič musí byť schopný používať metódu hlásení a metódu dorozumievania, ktorá je uvedená v technických špecifikáciách interoperability pre prevádzku a riadenie dopravy. Rušňovodič musí byť schopný rozumieť a komunikovať ústne aj písomne na úrovni B1 Spoločného európskeho referenčného rámca pre jazyky.".

35. V prílohe č. 5 prvý a druhý bod znejú:

"1. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 343, 14. 12. 2012).

2. Smernica Komisie 2014/82/EÚ z 24. júna 2014, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokiaľ ide o všeobecné odborné znalosti, zdravotné požiadavky a požiadavky súvisiace s preukazmi (Ú. v. EÚ L 184, 25. 6. 2014).".

36. Príloha č. 5 sa dopĺňa šiestym bodom, ktorý znie:

"6. Smernica Komisie 2014/103/EÚ z 21. novembra 2014, ktorou sa prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru tretíkrát prispôsobujú vedecko-technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 335, 22. 11. 2014).".

Čl. VIII

Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení zákona č. 317/2012 Z. z., zákona č. 345/2012 Z. z., zákona č. 133/2013 Z. z., zákona č. 180/2013 Z. z., zákona č. 388/2013 Z. z. a zákona č. 123/2015 Z. z. sa dopĺňa takto:

Príloha sa dopĺňa šiestym bodom, ktorý znie:

"6. Smernica Komisie 2014/103/EÚ z 21. novembra 2014, ktorou sa prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru tretíkrát prispôsobujú vedecko-technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 335, 22. 11. 2014).".

Čl. IX

Tento zákon nadobúda účinnosť 1. decembra 2015 okrem čl. I štyridsiateho tretieho bodu § 54 ods. 5 a čl. VII tridsiateho druhého bodu až tridsiateho štvrtého bodu, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. januára 2016.

Andrej Kiska v. r. Peter Pellegrini v. r. Robert Fico v. r.

Vydavateľ Zbierky zákonov Slovenskej republiky a prevádzkovateľ právneho a informačného portálu Slov-Lex dostupného na webovom sídle www.slov-lex.sk je Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, Župné námestie 13, 813 11 Bratislava, tel.: 02 571 01 000, e-mail: helpdesk@slov-lex.sk.